9e Année ø No 384 — *Dans ce Numéro, un hors texte en couleur : MARC GAUCHER* — 19 Janvier 1906 ø Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Circuit de la Sarthe

Les virages relevés sur les hippodromes

Par F. CHARRON

Le Prix Lemonnier

Arrivée de Ragueneau et Renard sur la piste du Racing

Voir l'article pages 50-51

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ø Fermes et Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ! ø La Vie au Grand Air

Published on January 19 1906, Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

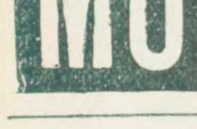
Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 ø

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

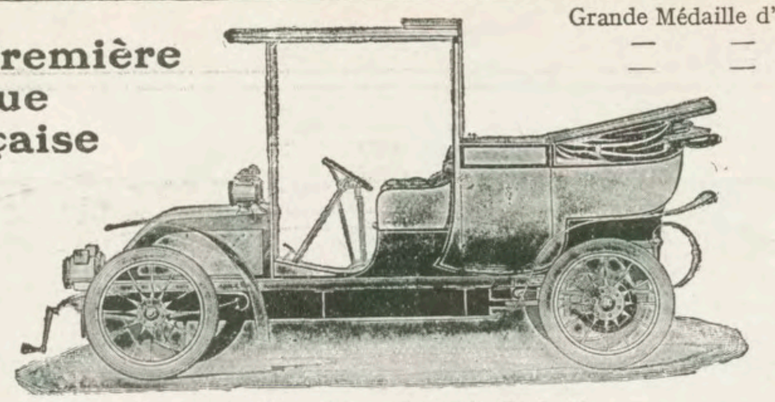
THÉRY VAINQUEUR DE LA COUPE **G. B.**
RAGGIO VAINQUEUR DE LA COUPE **FLORIO**
portaient les
LUNETTES SPORTIVES
DU
Dr MIROVITCH
BREVETÉES FRANCE & ÉTRANGER
HYGIÉNIQUES, ÉLÉGANTES, PRATIQUES & LÉGÈRES
DÉPOT GÉNÉRAL: 60, Rue Taitbout, PARIS. TÉLÉPHONE 232-42
NI BUÉE — NI POUSSIÈRE



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES,
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905

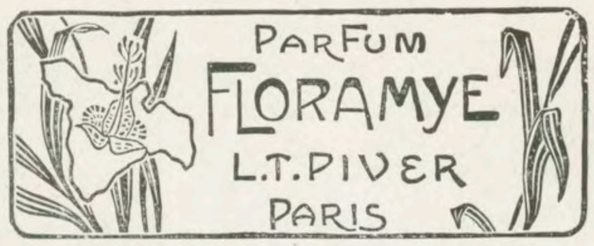


La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

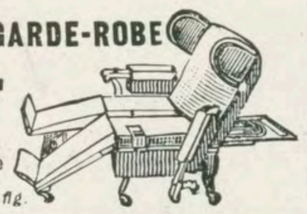
Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

CHAMPAGNE
HEIDSIECK & REIMS
HEIDSIECK
Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Cº - Succrs
REIMS



PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.



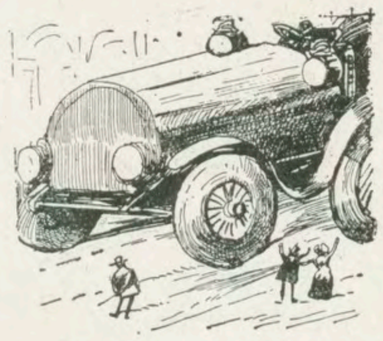
Lire FEMINA

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18; 274-28*

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.
DIAMANT LERE-CATHELAIN
Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le
Seules Maisons de Vente
21, Boulevard Montmartre ; 97, Boulevard Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ces hivers sans froids sont bien ennuyeux... moi qui aime tant le patin...
— On peut faire venir des blocs de glace de Norvège, ou patiner sur son armoire à glace, mais ce n'est pas sans inconvénient.



Si les automobiles continuent leur progression croissante de volume, ce qu'on verra à l'exposition de 1916.

Une nouvelle invention : l'essence des autos parfumée, de façon qu'au lieu de se boucher le nez, les passants accourent pour parfumer leur mouchoir.

— En épousant ma fille, vous pourrez d'ailleurs marcher rapidement et aller partout. .
— Comment ça?
— Je lui donne en dot une auto de 50.000 francs!

Automobiles de toutes marques

PRIX DU CATALOGUE

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann — PARIS
Téléphone 320-16

20 mois de crédit

Les clients de la Banque Automobile restent libres de commander leur châssis et leur carrosserie chez les constructeurs de leur choix.

Bayard-A. Clément
Quai Michelet, LEVALLOIS-PERRET - Téléphone 534-41

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

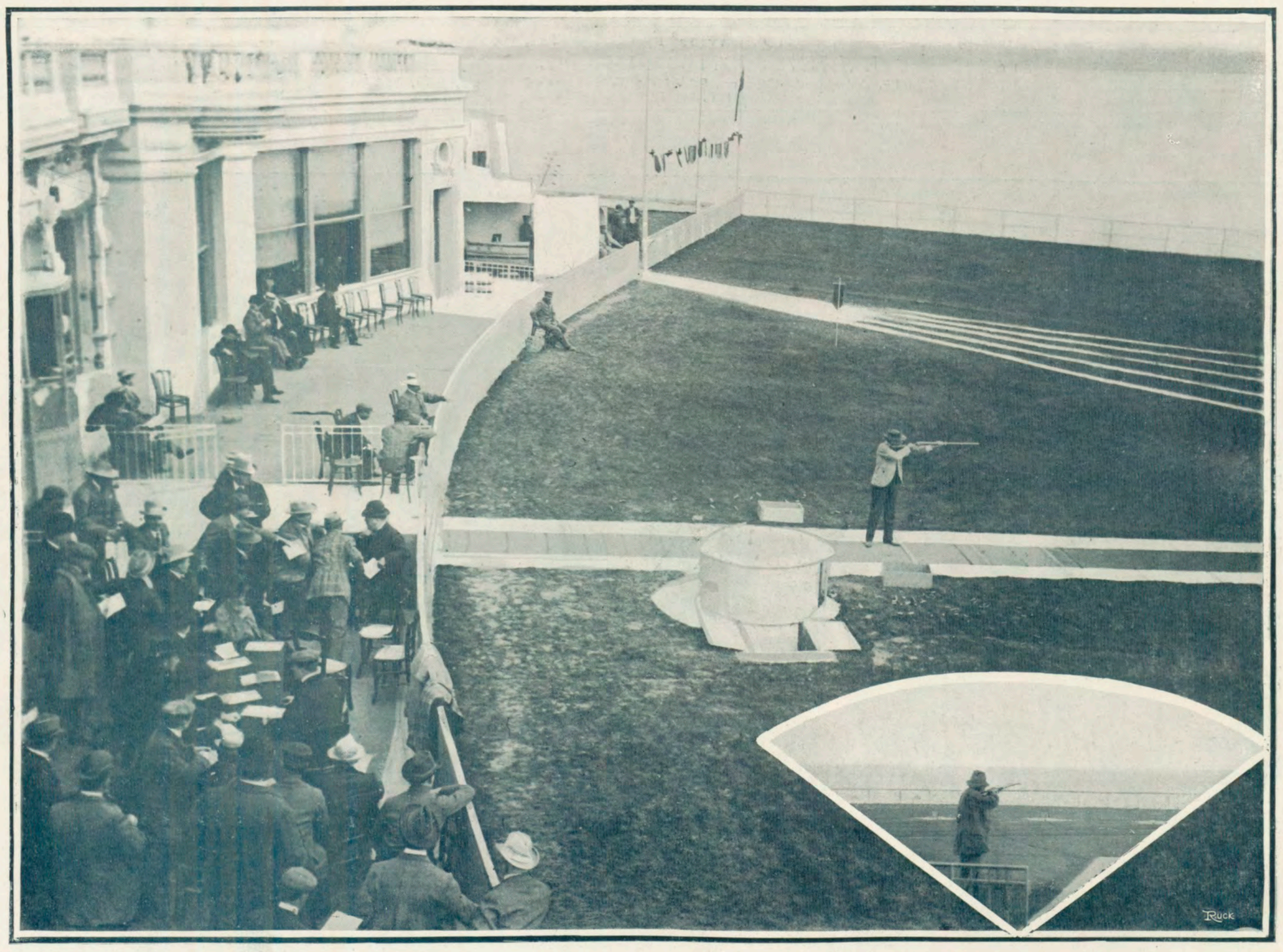
19 Janvier 1906 — N° 384
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

DANDOLO, PAR YELLOW ET LA DAME BLANCHE

Propriétaire, M. Fishoff ; entraîneur, W. Davis ; jockey, Burgoyne. Vainqueur du Grand Prix de Nice (100.000 francs).

LE TIR AUX PIGEONS DE MONTE-CARLO



Le " Ring " vu de la Terrasse.

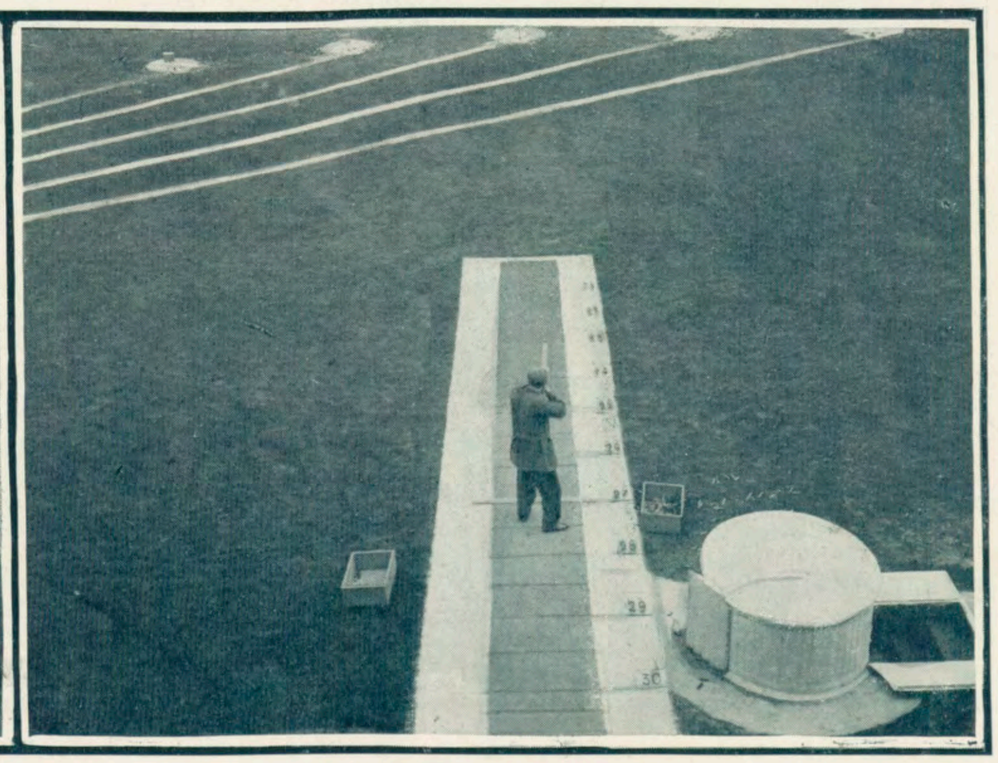
La saison du tir aux pigeons de Monte-Carlo bat son plein. En attendant le Grand Prix, les meilleurs fusils du monde disputent les prix d'ouverture. Notre photographie donne une idée exacte de la disposition du tir : à gauche, le jury à la table de pointage. Près du tireur qui est ici, M. Moncorgé, le réduit du " Puller " qui commande les trappes.

Ce que voit le tireur (M. Journu).

A Monte-Carlo, le pigeon s'échappant de la trappe se détache nettement sur le fond d'azur du ciel méditerranéen.

Une vue générale du tir de Monte-Carlo.

C'est un sport passionnant que celui du tir aux pigeons, et les fervents viennent d'Angleterre, d'Italie, d'Espagne, de Russie, même, pour les grands meetings de France.



M. Mazourine.

M. Mazourine semble attendre la venue d'une battue de perdreaux; il a la position correcte du tireur de chasse réputé comme tireur vite. Il se classe toujours dans les grandes épreuves.

LE CIRCUIT DE LA SARTHE

La guerre des circuits ⸗ Après Fontainebleau, le Mans ⸗ ⸗

Où courra-t-on le Grand Prix de l'A. C. F. ? A l'heure où paraîtront ces lignes, suivant le cliché cher aux confrères quotidiens, la Commission sportive de l'Automobile Club de France, et, après elle, le Comité, auront définitivement tranché la question. Mais, pendant plusieurs semaines, la chose est restée en suspens. En dernière heure, le circuit de la Sarthe semblait avoir les meilleures chances, tandis que celui de Fontainebleau qui, au premier abord, réunissait presque tous les suffrages, avait rétrogradé singulièrement dans l'échelle de la cote. Tous deux ont leurs inconvénients, tous deux ont leurs qualités, mais qualités d'ordre si différent qu'il est impossible de les comparer. Le premier avait pour lui sa proximité de Paris. Il est certain que pour le public, pour le pittoresque aussi, il était incomparable. Mais ces qualités, si on les examine de près, sous la pierre de touche du sportsman, ne tardent pas à devenir des défauts.

Et puis, il y a la manière. Le circuit de la Sarthe eut pour lui d'être présenté par des gens fort aimables, très débrouillards, excellents sportsmen, doublés d'hommes d'affaires avisés.

Ils établirent des plans, dressèrent des cartes, réunirent des souscripteurs et purent apporter aux membres de la Commission, venus dimanche pour examiner la route, un projet étudié, encadré de la promesse d'une subvention de 100.000 francs.

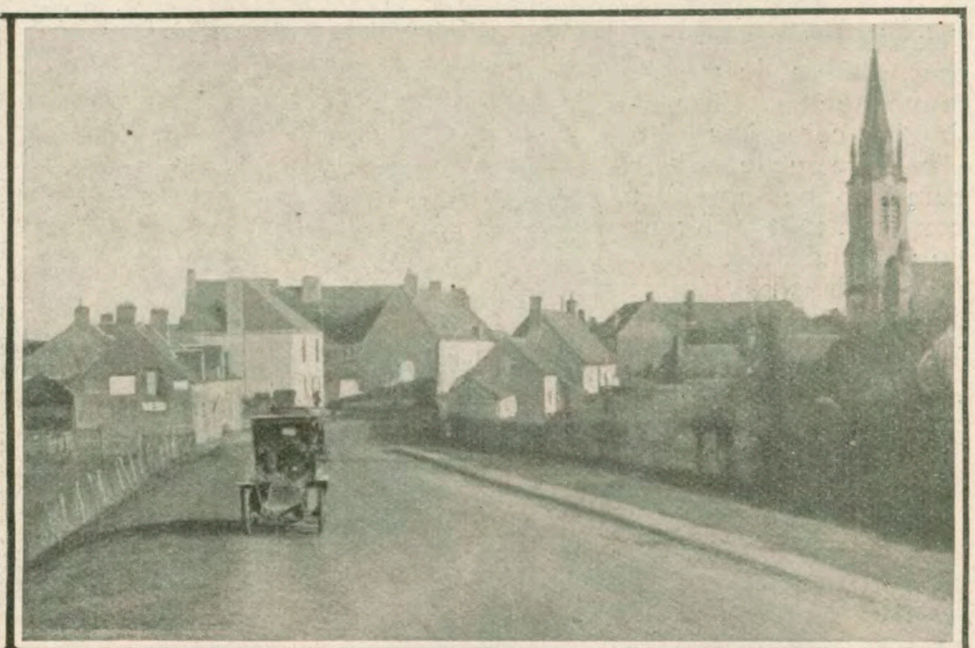
Le cadre n'est pas sans donner de la valeur au tableau. On peut se figurer que si les commerçants de Fontainebleau, de Melun, de Barbizon et autres lieux, fort experts pourtant à vivre du Parisien en villégiature, avaient su se montrer aussi habiles, ils eussent peut-être découragé, dès la première semaine, la concurrence.

Ce n'est pas le moment de discuter sur la valeur du circuit du Mans. Il est trop tôt ou trop tard. Je peux dire, l'ayant bouclé dimanche sur la Clément-Bayard de la Touloubre, qu'il est superbement vite. Il forme un triangle de 100 kilomètres avec des lignes droites qui peuvent, dans le côté qui va de la Fourche à Saint-Calais, atteindre jusqu'à 34 kilomètres sans virages. Dans cette partie du circuit, me disait

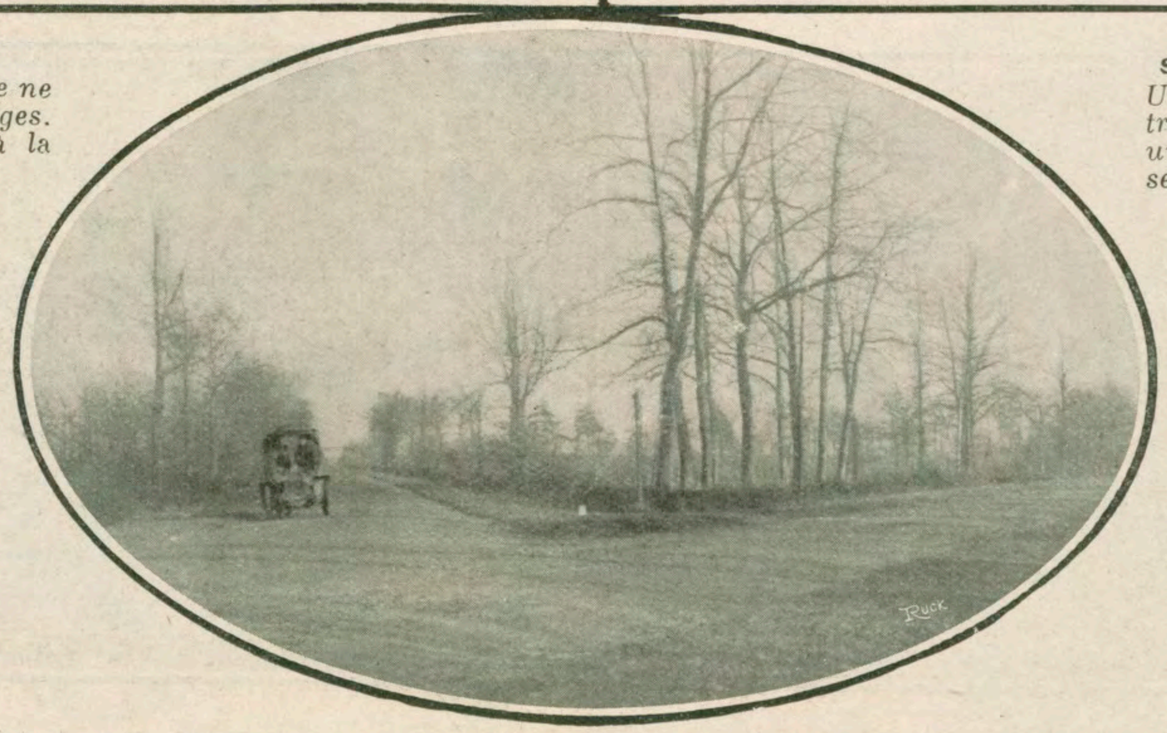
34 kilomètres de lignes droites ⸗ On fera 120 de moyenne ⸗ ⸗ ⸗

A la gare de La Ferté-Bernard.
En présence du mauvais temps de samedi, la plupart des membres de la Commission sportive étaient venus par le train, et leurs voitures les attendaient à la gare. Parmi eux, MM. de Knyff, Louis Renault, Brasier, Robert de Vogüé, Loysel.

Au départ de La Ferté.
Le premier côté du triangle ne présente que de rares virages. Le premier se trouve à la Fourche-Guitton.



Sortie de Saint-Mars-la-Brière.
Une des rares agglomérations traversées par la route. C'est un peu après cette localité que seraient situées les tribunes.



Le virage de la Fourche.
Un virage qu'on ne pourra pas prendre en vitesse. A gauche, route de La Ferté; à droite, celle de Saint-Calais. Entre les deux, le camp d'Auvours.

La descente sur Bouloire.
Le second côté du triangle, entre La Fourche et Saint-Calais, présente une ligne droite de 34 kilomètres, légèrement ondulée. « Dans cette descente, disait de la Touloubre, on fera du 180 kilomètres à l'heure. »

l'excellent coureur-amateur, on fera du 120 de moyenne et on descendra les côtes à 180! » C'est dire que le moteur aura à donner un effort constant, tout différent de celui qui lui est demandé dans un circuit accidenté et coupé de virages.

L'intention des membres de la Commission sportive est d'augmenter la distance ; 800 kilomètres ne seraient pas pour les effrayer. Peut-être même courra-t-on deux jours de suite, 600 kilomètres chaque jour. La victoire, dans ce cas, serait à la voiture... et au conducteur résistants.

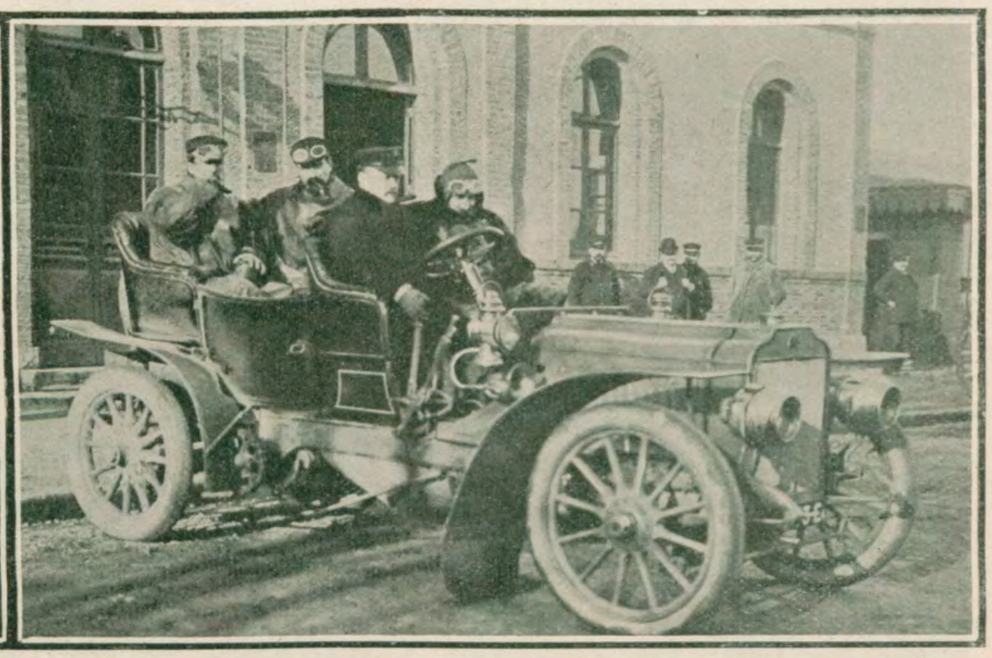
MARCEL VIOLLETTE.

DERNIÈRE HEURE

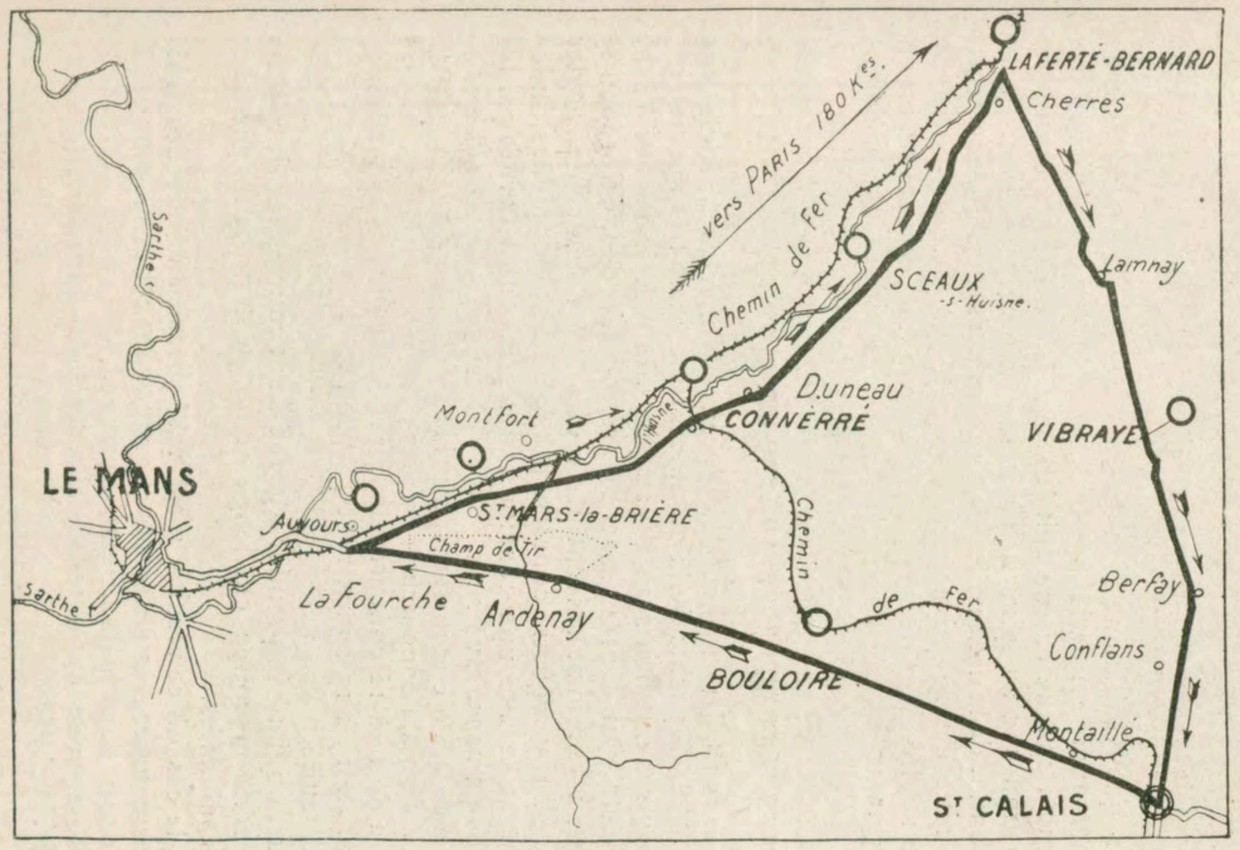
Conformément à nos prévisions, le circuit de la Sarthe a été adopté. On courra deux jours de suite. 600 kilomètres chaque jour.

Le passage à niveau de Saint-Calais.
Le seul passage à niveau du parcours. On le supprimera en arrêtant les trains de chaque côté de la route et en établissant une passerelle pour les voyageurs.

Le comité d'initiative du Mans à La Ferté.
Les membres du Comité d'initiative du Mans étaient aimablement venus au-devant de la Commission Sportive de l'A. C. F., pour la piloter sur le parcours. De gauche à droite : MM. L. Verney, G. Carella, Geo Lefèvre, G. Singher, R. Pellier, Durand.

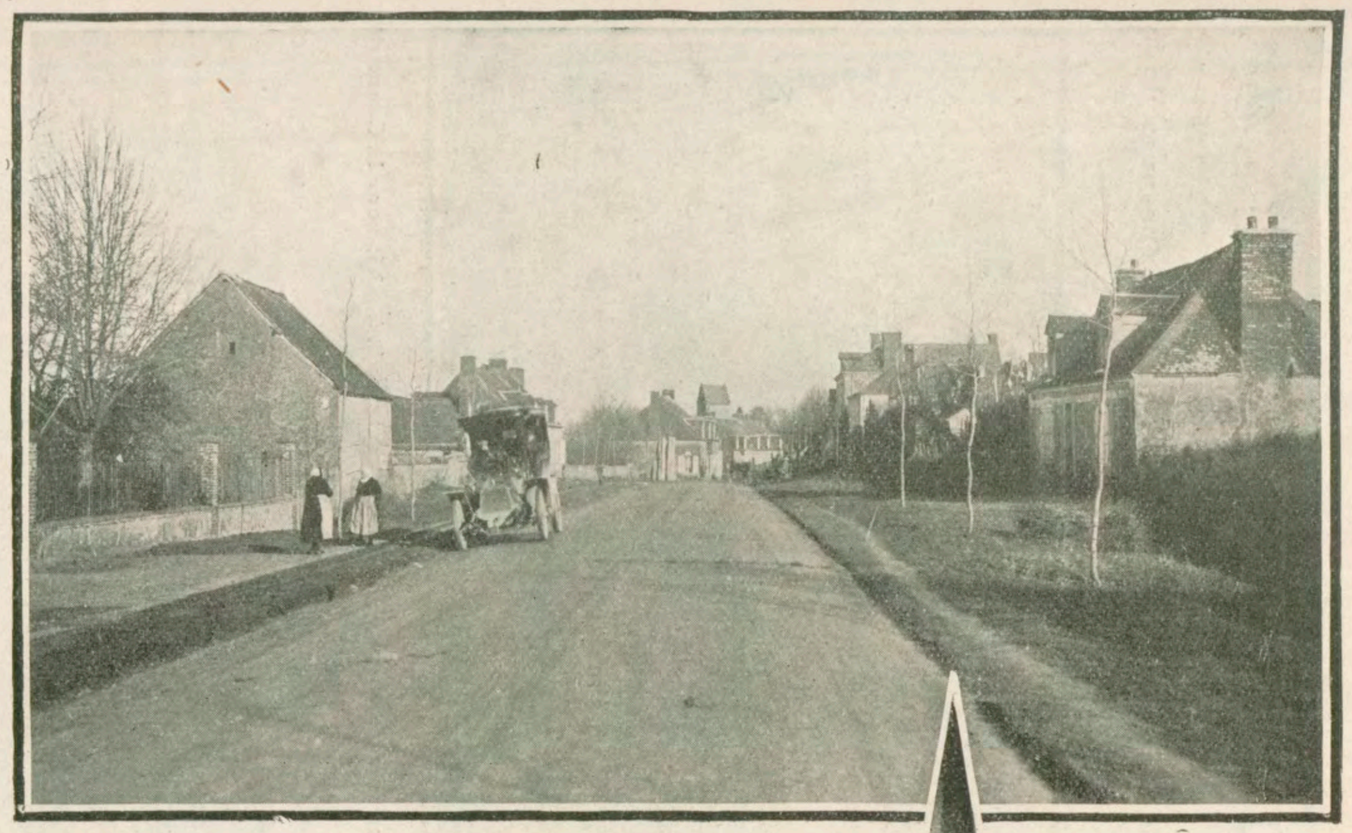


Une équipe redoutable.
Cette photographie prise à la gare de La Ferté réunit M. Brasier et ses trois conducteurs pour le Grand Prix. Devant, Baras derrière, Lebrun (à gauche) et Barillier (à droite). Une équipe avec laquelle il faudra compter.



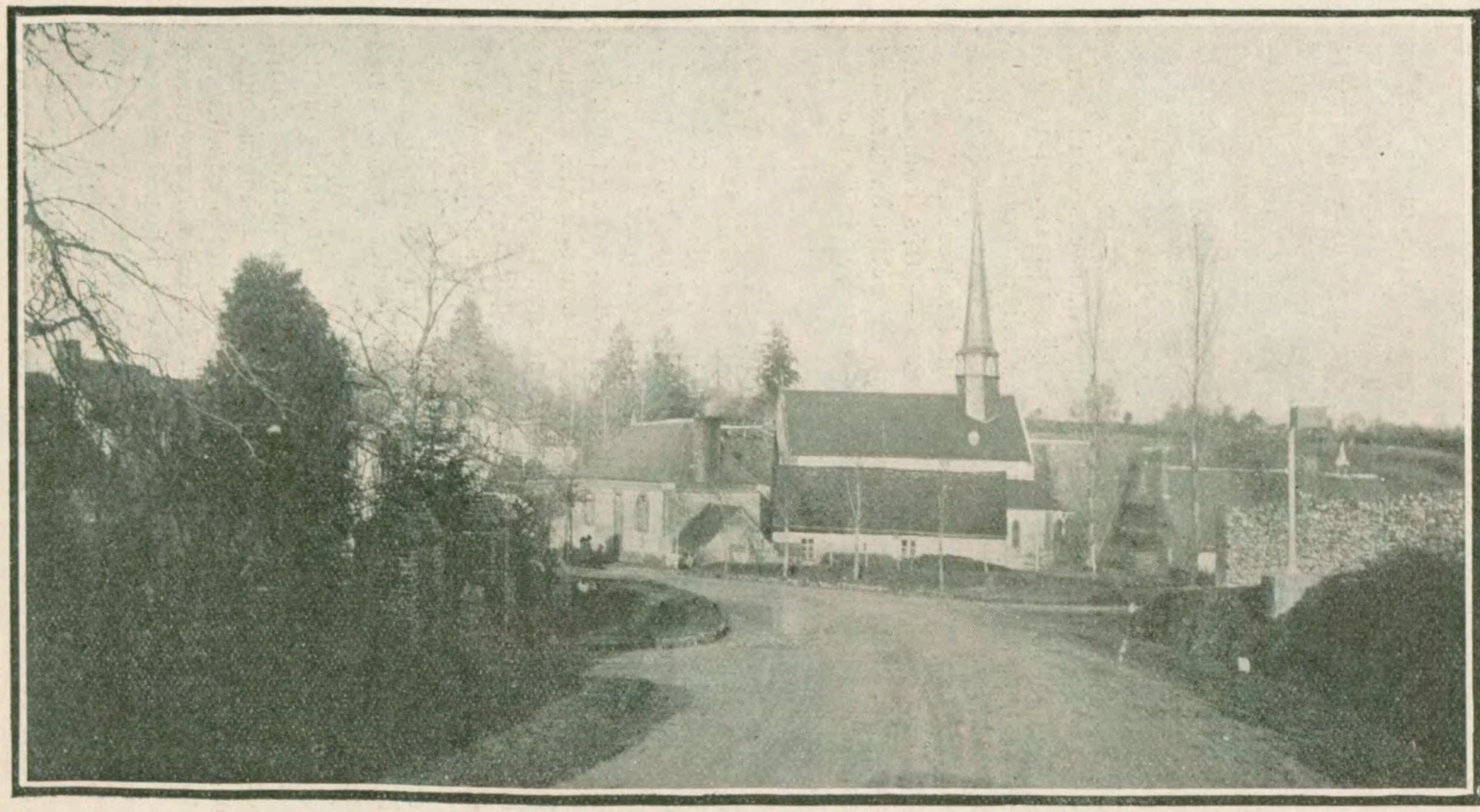
La carte du Circuit de la Sarthe.

Comme on le voit, le circuit forme un triangle parfait, dont les trois sommets sont : La Fourche d'Auvours, Saint-Calais et La Ferté-Bernard ; mais ces deux dernières localités restent en dehors du tracé.



La sortie de Sceaux-sur-Huisne.

Situé à quelques kilomètres après La Ferté, ce petit village pourra être traversé à toute allure, malgré le léger coude que forme la route à cet endroit.



L'entrée de Berfay.

Encore une agglomération dont la traversée n'arrêtera pas la vitesse des concurrents. C'est pourtant le côté du triangle où la route est la moins bonne et la moins rapide.

La place de l'Eglise à Lanmay.

Une descente, avec deux lacets assez brusques, précède ce village, dont la traversée n'offre aucune difficulte.

YACHTING — LA "SONDERKLASSE"

Par A. BERGET

La " Sonderklasse ", ou classe à restrictions — Les règles de cette catégorie — Les épreuves de la " Sonderklasse " ont un caractère hautement sportif — Comment elles se courent

La « Sonderklasse » est un mot que tout le monde a certainement lu dans les comptes rendus des régates de ces dernières années. Cette classe de coureurs en régates, que l'on appelle aussi « classe à restrictions », a obtenu un succès considérable. Mais j'ai été frappé du nombre de personnes qui ignoraient totalement les détails de son organisation.

Il serait inadmissible que les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, si documentés sur toutes les questions de sport, ne pussent répondre à une question qu'on leur poserait à ce sujet. Les quelques lignes qui vont suivre les mettront à même de le faire.

Ce qu'est la « Sonderklasse ». C'est en 1899 que fut publié le règlement de la Coupe « Samoa », fondée par l'empereur Guillaume, pour les bateaux de cette classe.

Voici quelles sont les spécifications restrictives concernant ces bateaux :

D'abord, les yachts doivent avoir été mis en chantier après le 1er octobre 1899, et, pour être admis à concourir, ils doivent appartenir à un propriétaire membre d'un Yacht Club reconnu.

Les plans de ces yachts, de leur voilure, auront dû être tracés dans le pays du club auquel appartient le yacht; c'est aussi dans le pays de chaque concurrent qu'aura dû être faite la construction de la coque, de la voilure, du gréement, de l'équipement.

La « Sonderklasse » a donc, avant tout, pour but de mettre en concurrence la construction des différents pays.

Afin que cette construction puisse vraiment être jugée par les épreuves de la classe à restrictions, des limites sont imposées aux dimensions des yachts de cette classe, qui se trouvent, par suite de ces limites, être d'un tonnage un peu supérieur à deux tonneaux et demi. Mais, par une sage mesure, pour permettre une certaine liberté aux architectes navals, on n'a pas imposé un plan uniforme: on a simplement posé la condition que « la somme de la longueur extrême, du tirant d'eau extrême avec armement complet (sans l'équipage) et de la largeur maxima, ne dépasse pas 32 pieds», c'est-à-dire 9 m. 75 c.

Les créateurs de la classe ont estimé que, dans ces conditions, les types seraient « unifiés » sans être « identiques », et ils ont décidé qu'aucun rendement de temps ne serait accordé.

De plus, le déplacement, sans équipage, ne devra pas être inférieur à 1.830 kilos et tous les yachts doivent être pesés.

Mais ce n'est pas tout. Les initiateurs — très compétents évidemment — de cette intéressante série de petits bateaux ont spécifié des détails particuliers relatifs à la construction de la coque et de la voilure.

La coque et la voilure. Les coques devront être de cèdre, d'acajou ou de bois lourd, et chevillées en cuivre. Le pont pourra être de pin, ou de tout autre bois; liberté entière est laissée sur ce point. Toutefois, l'épaisseur des virures du pont et du bord ne doit pas être inférieure à 16 millimètres. On a ainsi évité, avec raison, ces coques stupidement minces, qui n'offrent aucune solidité, aucune rigidité. Dans les régates de Monaco, données en 1905 pour canots automobiles, on a vu à quels déboires — presque à quelles catastrophes — a conduit l'usage de ces coquilles qui arrivaient à la minceur d'une feuille de carton! Le règlement de la « Sonderklasse » spécifie, en outre, que le bordé diagonal ou à couvre-joints, la construction composite (membrure en acier, bordée en bois) et les dérives ne sont pas autorisés.

Le gréement est à volonté : on peut donc adopter, pour un yacht destiné à courir dans la « Sonderklasse », le gréement de sloop, de côtre, de troccais ou même la voile au tiers ou le « knockabout ». Cependant, là aussi, le règlement a imposé certaines conditions, par exemple, interdiction d'avoir des mâts et des vergues creux, ou en bambou. De plus, la surface de voilure ne doit pas dépasser 550 pieds carrés (environ 51 mètres carrés), selon les règles du « Deutches-Segler-Verbands », qui sont les mêmes, d'ailleurs, que celles de la Yacht-Racing-Association anglaise. Il est spécifié que, quelle que soit l'apparence du temps, chaque yacht doit avoir à bord, pendant toute la durée des épreuves, son jeu complet d'espars et de voiles.

Une course entre bateaux de la " Sonderklasse ", à Kiel, pour la Coupe de l'Empereur d'Allemagne.

Pour assurer la sincérité des épreuves, chaque concurrent doit être muni d'un « certificat de jauge » émanant d'un jaugeur officiel, constatant que le bateau a bien été construit conformément aux règles et conditions ci-dessus.

Enfin, une dernière condition d'ensemble est imposée à la construction, c'est la limitation du prix de revient : celui-ci, le bateau terminé et prêt à entrer en course, ne doit pas dépasser la somme « totale » de 250 livres sterling, soit 6.250 francs ou 5.100 marks.

Les épreuves de la « Sonderklasse » sont réservées aux « amateurs ». Ceci est une clause essentielle du règlement de la Coupe « Samoa » que Guillaume II a octroyée à la « Sonderklasse » : Aucun personnage salarié ne doit faire partie de l'équipage des concurrents : chaque bateau doit être manœuvré par un groupe de trois personnes « au plus », amateurs et membres d'un Yacht Club reconnu, de la nationalité du pays où le Yacht a été construit.

C'est cette clause qui constitue le côté hautement sportif de l'épreuve : celle-ci est réservée aux amateurs, ou, comme on dit en Angleterre, aux « Corinthians ». Aussi s'explique-t-on aisément le succès qu'a obtenu la « Sonderklasse » dès son apparition.

En Angleterre, en France, en Belgique, partout on a fait construire des bateaux répondant aux condition fixées.

Comment se court la Coupe « Samoa ». La forme des épreuves offertes à Kiel, aux yachts de la « Sonderklasse », est très spéciale.

Les courses ont lieu sous les auspices du « Kaiserlicher Yacht Club de Kiel », club dont le Kaiser est président, et de la « Norddeutscher Regatta Verein », suivant les règles, du « Deutsches Segler Verbands ». Il y a quatre courses, pour chacune desquelles, indépendamment de la Coupe « Samoa », des prix sont décernés par les deux clubs patrons, savoir :

S'il y a de 4 à 6 concurrents, 2 prix ;
S'il y a de 7 à 9 concurrents, 3 prix ;
S'il y a de 10 à 12 concurrents, 4 prix ;
S'il y a de 13 à 15 concurrents, 5 prix...

et ainsi de suite.

Le yacht qui a « le premier » gagné deux courses reçoit comme prix de série la coupe challenge et ne peut prendre part aux épreuves suivantes.

Dans le cas où ce résultat n'est pas obtenu au bout des trois premières courses, les différents gagnants de celles-ci sont seuls admis à courir dans la quatrième épreuve.

Tels sont, avec tous leurs détails, les traits caractéristiques de la « Sonderklasse ».

A. Berget.

Sporting Club Universitaire contre London Hospital

1. Une charge du Sporting — 2. Une touche — 3. Après un tenu.

La S. C. U. F. a joué, dimanche dernier, une belle partie contre le London Hospital, sur le terrain du Parc des Princes.

Le team français espérait un résultat favorable, mais, malgré sa vaillance, il a dû baisser pavillon. Le London Hospital a triomphé par 19 points contre 3. Le Sporting ne marquait rien pendant la première mi-temps, mais réussissait un essai au cours de la deuxième. Le club anglais marquait 3 essais (dont 2 transformés) pour la première, et 2 pendant la deuxième.

LE PRIX LEMONNIER DE VERSAILLES AU RACING

Au Parc de Saint-Cloud.
Le peloton des coureurs traverse le passage à niveau.

A Longchamp.
Les coureurs égrenés sur le pourtour de l'hippodrome de Longchamp.

Dans le bois.
Le groupe des coureurs de seconde ligne entre dans le bois.

Au pont de Suresnes.
Deux des équipiers de la S. A. M. abordant le pont.

A mi-parcours.
Le groupe de tête, précédé de deux cyclistes, traverse le parc de Saint-Cloud.

Les premiers au Racing.
Ragueneau, suivi de Renard, entrant sur le terrain du racing.

A la grille du Bois.
Ragueneau et Renard entrent dans le Bois, après avoir lâché leurs concurrents.

Sitôt après le signal,

Au départ
Ragueneau

qui s'est couru cinquième fois de Versailles, dimanche pour la sur le parcours à Paris, peut être considéré aujourd'hui comme une des épreuves les plus intéressantes parmi celles qui sont réservées à nos pédestrians amateurs.

En raison de sa distance, et aussi de la configuration du terrain, elle tient un juste milieu entre la course de petite distance et celle de grand fond, et met en jeu des qualités diverses qui en font une épreuve véritablement sportive et toujours intéressante.

Le fait qu'elle fut gagnée dimanche par Ragueneau, sans aucun doute le meilleur de nos purs à l'heure actuelle, souligne encore la valeur de cette constatation. D'autant qu'à l'exception de Louis de Fleurac (pour qui la distance eût même été trop longue, c'est probable), tout ce qui porte un nom dans la spécialité figurait parmi les 142 partants qui sont venus se ranger à Versailles sous les ordres du starter. La course peut se raconter en peu de mots : le champion de Montrouge s'est contenté de rester dans le peloton detête, qui maintenait d'ailleurs une allure assez soutenue pour que chaque kilomètre vît diminuer son importance numérique.

L'objet d'art challenge offert par M. Lemonnier.

dans la côte de Picardie.
(n° 66) est au milieu de la route, en tête.

En entrant dans le Bois de Boulogne, Ragueneau produisait son effort, et dès lors, il n'y avait plus ni lutte, ni course, encore que le leader se contentât de prendre sur son camarade de club Renard, qui s'était accroché après lui le plus longtemps, une avance que le chronomètre, à l'arrivée au Pré-Catelan, a indiquée comme étant seulement de 6 secondes.

L'éternel second de ces épreuves, le camarade Bouchard, indisposé, n'a pu prendre que la 5e place.

C'est véritablement une campagne extraordinaire que fournit actuellement Ragueneau. Si, comme tout le fait supposer, il conserve sa forme actuelle jusqu'après la série de grands *cross-countries* qu'il vise actuellement, le héros des 18 kilomètres dans l'heure pourra se vanter, quoi qu'il arrive ensuite, d'avoir établi un *record*, comme disent les Anglais, qu'on ne battra pas de sitôt chez nous.

Dans le classement par équipes, la S. A. M. est première.

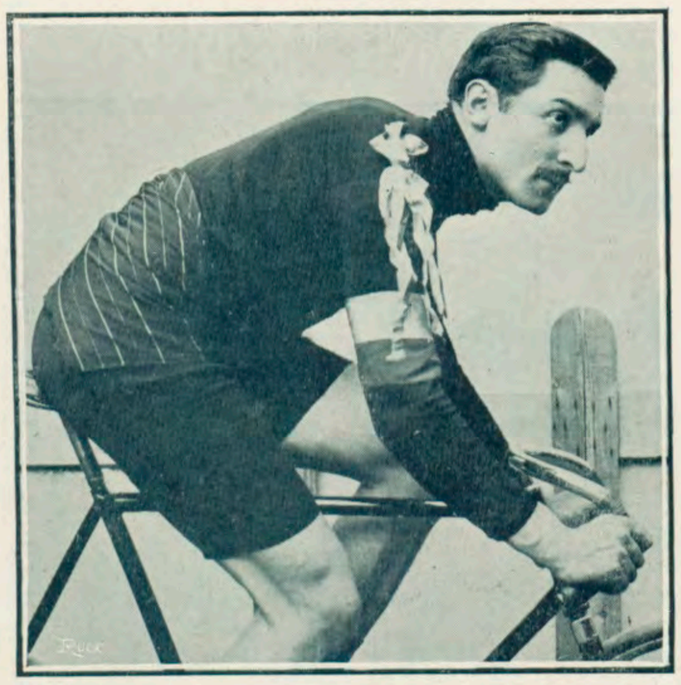
V. B.

L'arrivée du vainqueur.
Ragueneau passe le poteau d'arrivée.

SPRINTERS D'AUTREFOIS & D'AUJOURD'HUI

Zimmerman.
Le « champion des champions » était d'une classe tellement supérieure à tous les sprinters qui l'ont précédé ou suivi, qu'aucun ne saurait lui être comparé.

Fournier.
Fournier et Cassignard furent les étoiles de leur époque! Combien leur position presque assise différait de celle de nos sprinters modernes, couchés sur leur guidon!



Bourrillon.
Avec Bourrillon s'ouvre l'ère actuelle; la bicyclette a atteint sa forme définitive, le guidon se surbaisse; l'effort devient plus facile.

Les sprinters cyclistes actuels vont-ils plus vite que ceux des générations précédentes?

Voici, me semble-t-il, un des plus intéressants débats qui puissent être institués en sport cycliste : le coureur de vitesse, celui qui, aux yeux du véritable sportsman, synthéthise la qualité athlétique pure est-il d'une classe plus relevée qu'autrefois, et sa vitesse, puisque là réside le vrai critérium, est-elle plus grande? En un mot, couvre-t-on les 100 mètres sur un vélodrome en moins de temps qu'il y a dix ans?

Les profanes pourraient s'étonner de la question, et se borner à répondre, avec une apparence de raison, qu'il existe depuis longtemps déjà des chronométreurs, et que, par conséquent, il devrait suffire, pour être fixé, de comparer les temps enregistrés autrefois pour Morin et Bourrillon, à ceux d'Ellegaard et Poulain, sur 100 et 200 mètres. Il ne sera donc pas inutile de faire remarquer tout de suite que l'argument, qui paraît excellent « sur le papier », est dénué de saveur pratique. On le comprendra sans peine, quand j'aurai rappelé : 1° que le chronométrage de distances aussi courtes est extrêmement délicat et difficile; 2° que la division du temps, même avec les chronomètres modernes les plus perfectionnés, ne peut être garantie rigoureusement au-dessous du cinquième de seconde. Il est fort difficile, par conséquent, d'affirmer l'exactitude à un cinquième près du temps d'un 100 ou 200 mètres. Or, même en mettant les choses au mieux et en supposant ce temps rigoureusement exact, il faut remarquer que l'allure d'un sprinter sur des distances aussi courtes représente plus de 3 mètres au cinquième de seconde. D'où il résulte que le chronométreur enregistrera comme identiques les temps de deux cyclistes, dont un parcourra 100 mètres, tandis que l'autre n'en couvrira que 97, c'est-à-dire sera battu de deux longueurs. Et quand on sait quel écart de classe représente un semblable intervalle, on peut déduire de cette constatation, que le chronomètre nous expose à mettre sur la même ligne deux sprinters entre lesquels la course creusera un véritable abîme.

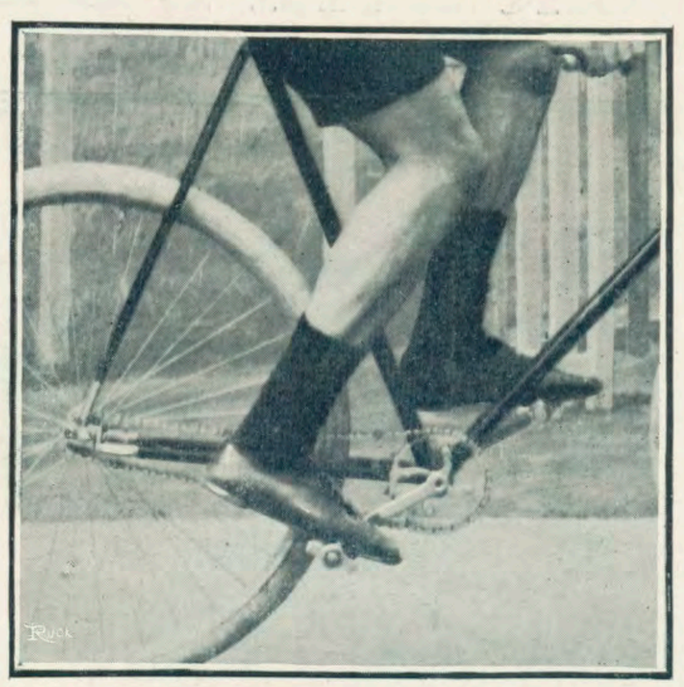
Le chronomètre ne nous fournit ici aucune base sérieuse d'argumentation.

Vous le voyez, le langage de la montre, si éloquent dans maints autres cas sportifs, est sans valeur pour la solution du problème qui nous occupe.

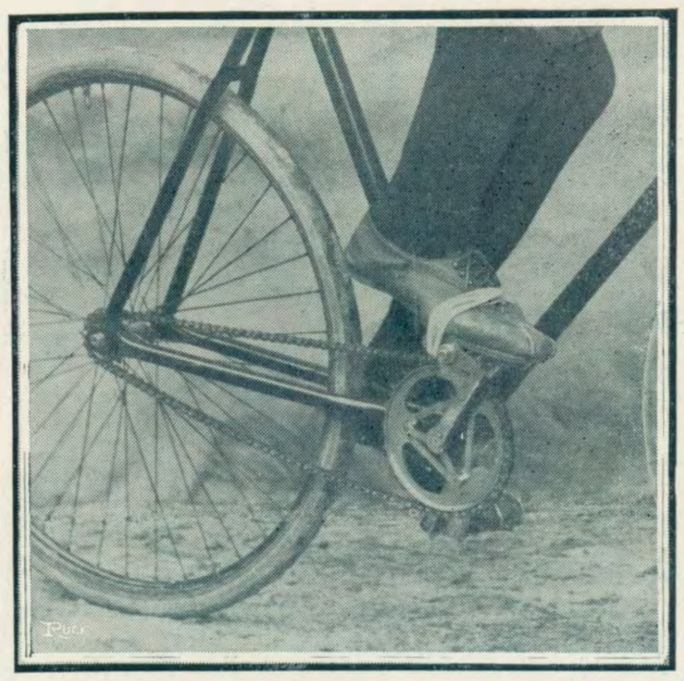
Sans doute, vais-je étonner bon nombre de lecteurs en donnant à ce problème, une réponse qui, au premier abord, leur rappellera celle du Normand. « A mon avis, les sprinters cyclistes d'aujourd'hui ne sont pas meilleurs que ceux d'autrefois, mais ils vont plus vite ».

Ils ne sont pas meilleurs, ai-je dit, et je le prouve, ou plus exactement, j'essaie de le prouver, puisque nous ne pouvons tabler ici que sur des impressions et que toute base d'appréciation ou de comparaison solide manque.

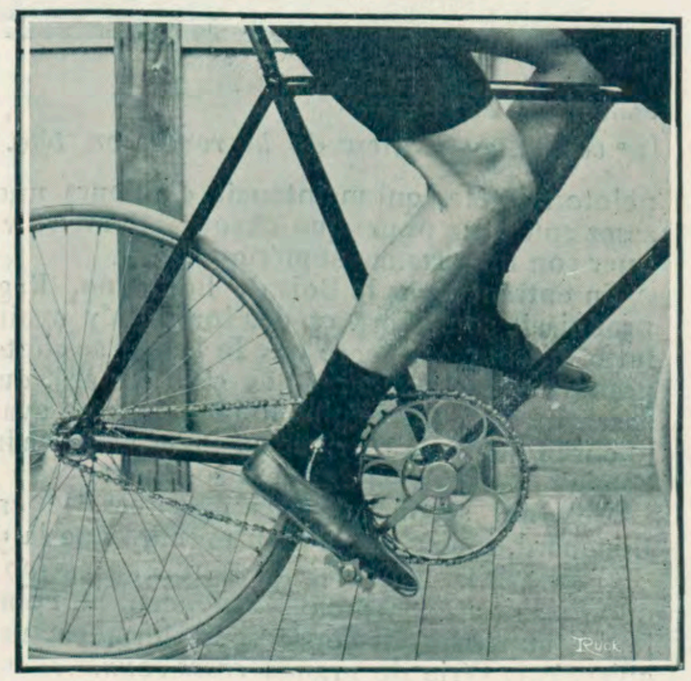
Mais je ne veux pas même me payer le luxe trop facile de triompher en m'appuyant sur un cas qui



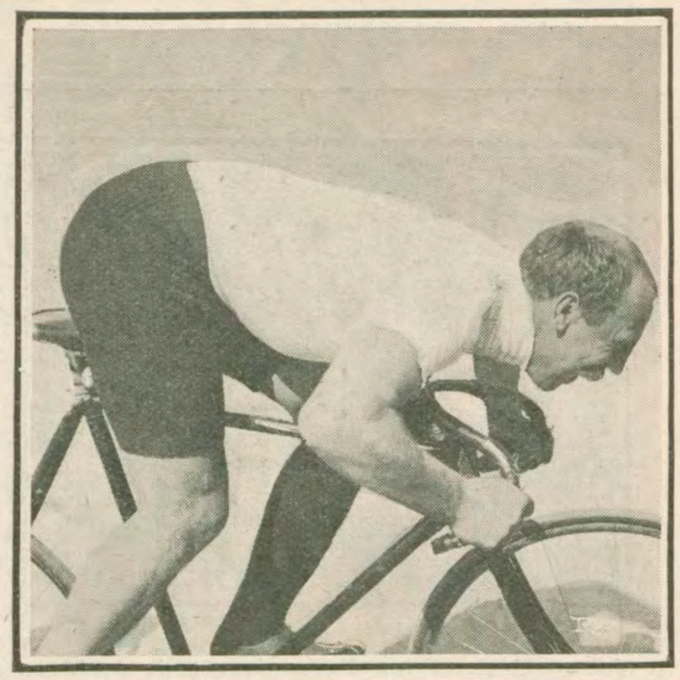
Zimmerman.
Quels records le grand « Zim » n'aurait-il pas battus, au temps de sa pleine forme, s'il avait eu à sa disposition les merveilleux outils actuels.



Fournier.
Ce sont bien les jambes vigoureuses du sprinter au démarrage puissant; on remarquera la petite dimension des pignons et la largeur du pédalier.



Bourrillon.
Bourrillon fut un de nos sprinters les plus solidement charpentés; à l'époque de ses succès, les grands développements commençaient à être employés pour la vitesse.

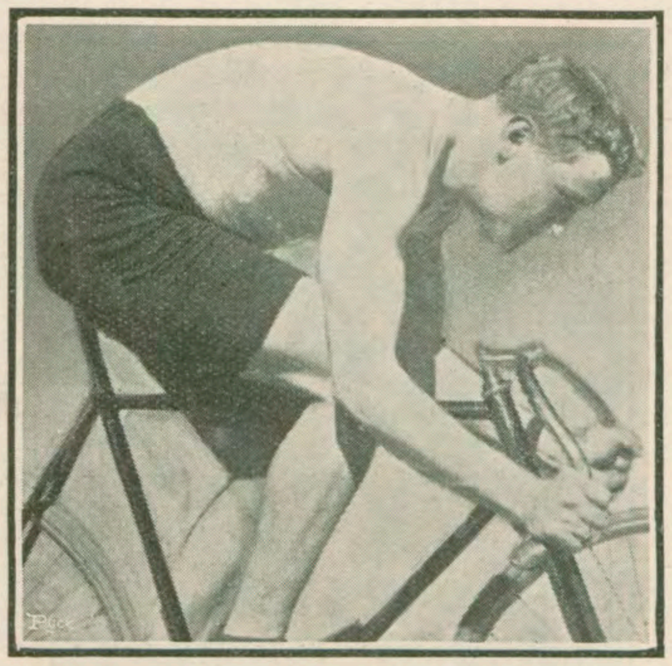


Mayer.

Le champion allemand est certainement celui des coureurs qui a adopté la position la plus extraordinaire. Il est littéralement couché sur sa machine, les genoux à la hauteur du menton.

Poulain.

Le champion du monde est bien le type du sprinter français : son allure est souple et son effort est violent, tout en restant presque gracieux.



Kramer.

C'est une impression de force que donne le coureur américain, avec son guidon de forme un peu compliquée, imité rapidement par tous les pédards.

constitue l'exception, et en affirmant ici, d'accord avec la presque unanimité des sportsmen, qu'aucun de nos champions cyclistes d'aujourd'hui ne saurait être comparé à l'extraordinaire Zimmerman qui, il y a douze ans, ne trouvait de rival digne de lui ni de ce côté de l'Atlantique, ni dans son pays.

Kramer ou Poulain ne sont pas meilleurs, en 1905, que Cassignard ou Fournier ne l'étaient en 1892.

Or, prenez les performances de Médinger qui, après la disparition des autres représentants de son époque, reste sur la brèche et se mêle aux champions de la suivante, et celles de Jacquelin qui fait de même, et plus longtemps encore, et vous serez, j'en suis certain, de mon avis, que je résumerai ainsi: Depuis le début des courses cyclistes, telles que nous les comprenons actuellement, c'est-à-dire à bicyclette sur pistes permanentes spécialement établies, le niveau des sprinters cyclistes ne s'est pas élevé et Poulain ou Kramer, champions de 1905, ne sont pas meilleurs que Cassignard ou Fournier, champions de 1892.

Mais Poulain ou Kramer vont plus vite, aujourd'hui, que leurs « ancêtres » d'il y a douze ans.

Reste maintenant à expliquer pourquoi les hommes de la génération actuelle vont plus vite, tout en n'étant pas intrinsèquement supérieurs à leurs aînés. Et j'estime que la tâche est facile :

Jetez les yeux sur nos photographies et prenez les deux extrêmes au point de vue de l'époque celle de Fournier et de Poulain, si vous voulez. Observez, je vous prie, la diflérence énorme qui existe entre les deux bicyclettes à tous les points de vue, hors la question du poids et des roulements, sur lesquels nous avons peu gagné.

Mais la rigidité? Mais le pédalier dont la largeur excessive contraignait autrefois le cycliste à pousser « en canard », c'est-à-dire de côté, lui occasionnant une énorme déperdition de forces, mais les pneumatiques, sur lesquels on a tant gagné en souplesse, en élasticité, en « résélience » enfin?

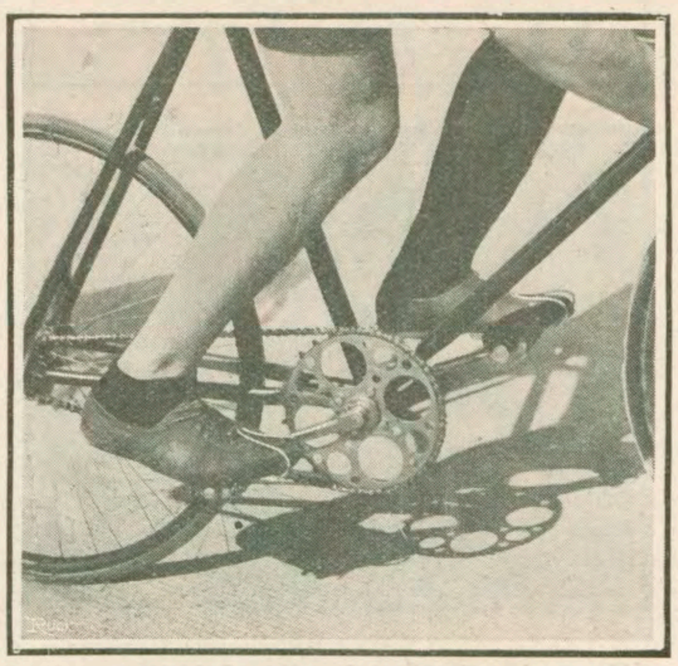
Voyez, la position du coureur sur sa bicyclette, position combinée aujourd'hui, de façon à assurer au cycliste le maximum de puissance et de facilité d'action; ensuite, le développement qu'on a peu à peu augmenté jusqu'à ce que, à force d'essais, de tâtonnements même, on soit arrivé à trouver celui qui permet d'utiliser toute la vitesse de jambes sans alourdir le coup de pédale.

Enfin, grosse question que j'ai réservée pour la fin : les pistes, dans la construction desquelles on a réalisé des progrès comparables à ceux de la bicyclette, sous le rapport du relèvement scientifique des virages.

Je me résume. A mon avis, si quelque surnaturelle puissance pouvait remettre en présence les champions d'il y a dix ans, exactement tels qu'ils étaient alors, avec ceux d'aujourd'hui, ces glorieux « ancêtres » n'existeraient pas.

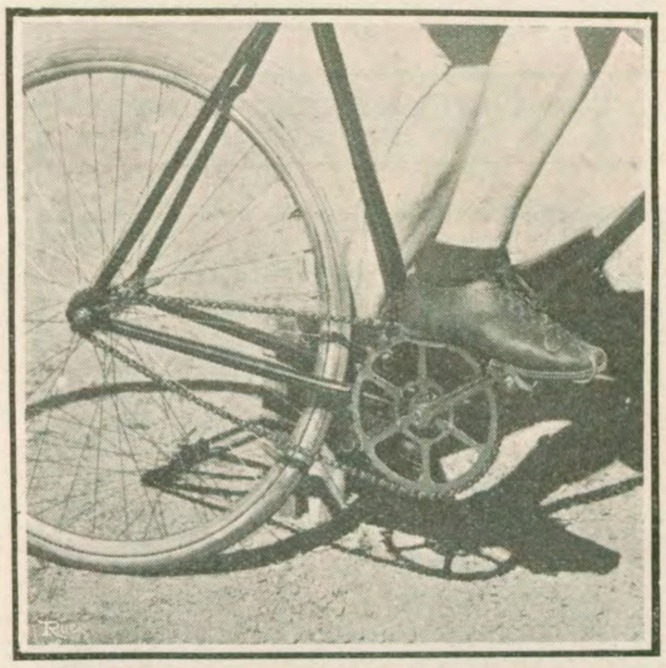
Mais si, laissant aux « vieux » leur qualité intrinsèque d'antan, on les dotait simplement de tous les perfectionnements réalisés dans le sport cycliste depuis leur disparition et dont profitent les « jeunes » actuels, nous assisterions sans doute au plus sensationnel des dead-heats!

VICTOR BREYER.



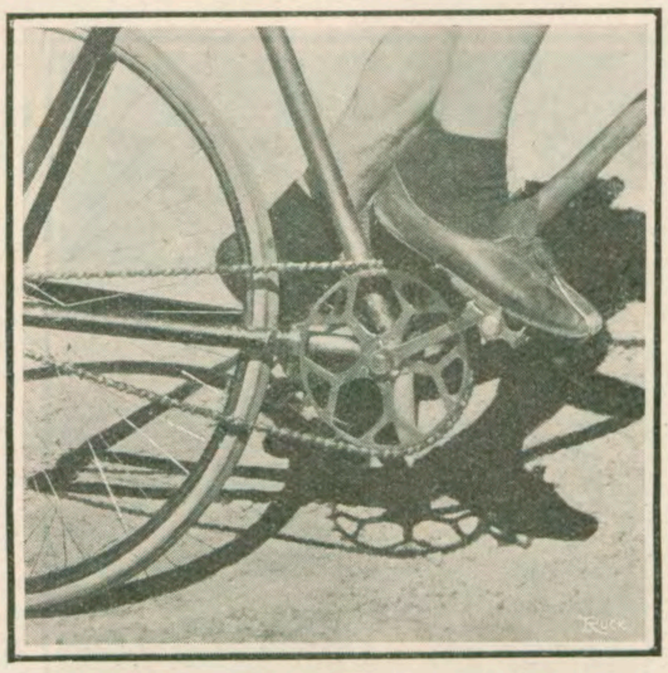
Mayer.

Le gagnant du Grand Prix de 1904 court le genou droit découvert ; à l'emballage il se soulève de la selle et porte tout le poids de son corps sur les pédales.



Poulain.

Excellent mécanicien, notre champion bricole sans cesse sa machine. Le rapport des dents de ses deux pignons est, on peut en être sûr, le résultat de longues réflexions.



Kramer.

Les jambes du champion d'Amérique sont fines et un peu sèches, mais ses muscles d'acier rendent son coup de pédales régulier absolument irrésistible.

LE CHALLENGE AYÇAGUER

L'équipe de l'Union Sportive Dijonnaise, gagnante du Challenge Ayçaguer.

Le Challenge Ayçaguer, cross-country interclubs par équipes s'est disputé dimanche dernier, à Lyon. 98 partants, formant 9 équipes, ont quitté à 3 heures le terrain de la route d'Heyrieu. La lutte a été acharnée, et finalement l'Union Sportive Dijonnaise s'est classée première. Thomas, de Dijon, a battu de 50 centimètres le Marseillais Boin, du Phocée Club. Barioz, du Lyon Olympique, a pris la troisième place.

LYON OLYMPIQUE CONTRE 98e DE LIGNE

L'équipe seconde du Lyon Olympique qui a battu dimanche, celle du 98e de ligne (de Roanne) 6 à 3

AU POLE NORD EN DIRIGEABLE

M. Wellmann, l'explorateur américain, promoteur de l'idée d'expédition au Pôle Nord en dirigeable, est venu à Paris, pour s'entendre avec M. Santos Dumont, et prendre l'avis de plusieurs aéronautes français.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Dimanche 14 janvier

Vélodrome d'Hiver. — *50 kilomètres avec entraîneurs* : 1. Parent, 38 m. 11 s. 1/5; 2. Nat Butler, à 1/2 tour; 3. Contenet, à 4 tours; 4. Bruni, loin.

Prix Frank Kramer. — 1re demi-finale : 1. Van den Born; 2. Thuau; 3. Hourlier. — 2e demi-finale : 1. Friol; 2. Heller; 3. Axel Hansen. — 3e demi-finale : 1. Dupré; 2. Vanoni; 3. Massart. — Demi-finale de repêchage : 1. Heller; 2. Axel Hansen; 3. Thuau. — Finale : 1. Van den Born; 2. Friol; 3. Dupré; 4. Heller.

Course de motocyclettes (6 kil.). — 1. Contant, 4 m. 18 s. 2/5; 2. Pernetti, à 3 longueurs; 3. Moreau; 4. H. Fossier.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 14 janvier.

Championnat de l'arsi: Gallia Club bat Standard A. C., 2 à 0; Union sportive Parisienne bat United S. C., 2 à 0; C. A. Français bat C. A. XIVe arr., 3 à 2.

Championnat du Nord : Racing Club de Roubaix bat M. S. Fourquennoise, 2 à 1.

FOOTBALL RUGBY

Samedi 13 janvier.

Londres : Pays de Galles bat Angleterre, 16 à 3.

Dimanche 14 janvier.

Championnat de Paris : Racing Club de France bat A. S. Française, 13 à 6.

Championnat du Sud-Ouest : Stade Bordelais bat S. A. Bordelais, 13 à 5.

Match international (Bagatelle). — London Hospital bat Sporting Club Universitaire, 18 à 3.

Match interrégional (St-Cloud). — Stade Français bat Vélo Sport Toulousain, 20 à 6.

COURSE A PIED

Dimanche 14 Janvier.

Prix Lemonnier (Versailles - Bois de Boulogne, 12 kil. 800) 142 partants. — 1. Ragueneau (S. A. M.), 43 m. 55; 2. Renard (S. A. M.), à 30 mètres; 3. Bonheure (S. A. M.); 4. Dumonteil (C. A. S. S. M.); 5. Bouchard (S. A. M.); 6. Cousin (S. F.); 7. Rax (S. F.); 8. Wattremez (S. F.); 9. Berthet (S. F.); 10. Baron (R. C. F.).

Classement par équipes : 1. S. A. Montrouge; 2. Stade Français; 3. Racing Club de France.

NOTRE HORS-TEXTE MARC GAUCHER

Marc Gaucher s'est signalé, l'an dernier, aux Championnats de France, comme le meilleur boxeur que nous ayons en ce moment.

Pour sa première exhibition en public, il remportait une victoire sur Lovel Graham. Et pourtant, il n'y avait que six mois qu'il travaillait sérieusement. Il est vrai que son professeur était Leclerc. Avant de partir au régiment, où il fut cuirassier, il s'était déjà occupé un peu de boxe, mais sans avoir l'intende se rencontrer en assaut public.

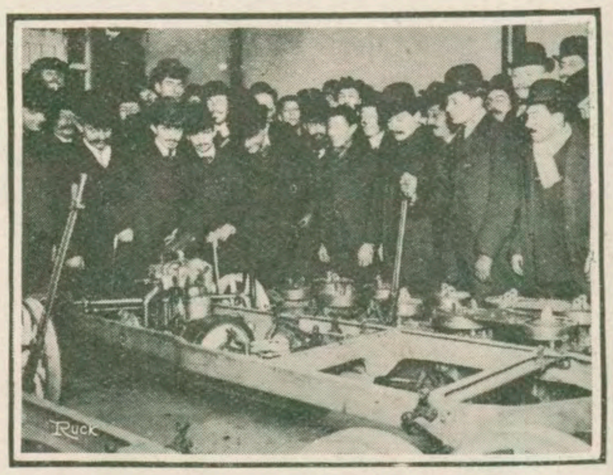
Marc Gaucher est un athlète dans toute l'acception du mot et possède les meilleures qualités du boxeur; son récent assaut avec Williams, dont il triompha, en est une preuve. Ce fut, d'ailleurs, sa dernière rencontre comme amateur, la Fédération venant, à la suite de cette exhibition, de le déclarer professionnel.

LE CROSS DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Nos lecteurs ont encore présent à la mémoire le succès du Cross-Country international qui fut couru l'an passé, à même époque, à Saint-Cloud; une foule nombreuse suivit avec passion la lutte acharnée de Ragueneau et de Bouchard contre Aldridge et ses coéquipiers des Highgate Harriers. Le challenge de la *Vie au Grand Air* va de nouveau être mis en jeu. Et nous allons pouvoir, dimanche prochain, revivre ces moments de sport émouvants. La forme de notre champion national paraît en ce moment être à son apogée : après sa belle tentative de record de l'heure, sa victoire de dimanche dernier dans le Prix Lemonnier le prouve surabondamment.

Tout Paris se pressera de nouveau dimanche prochain, sur le parcours de cette épreuve, qui sera la plus intéressante de la saison de cross-country.

LES CONFÉRENCES DE M. FAROUX



Notre collaborateur Faroux explique dans ses détails le mécanisme d'un châssis.

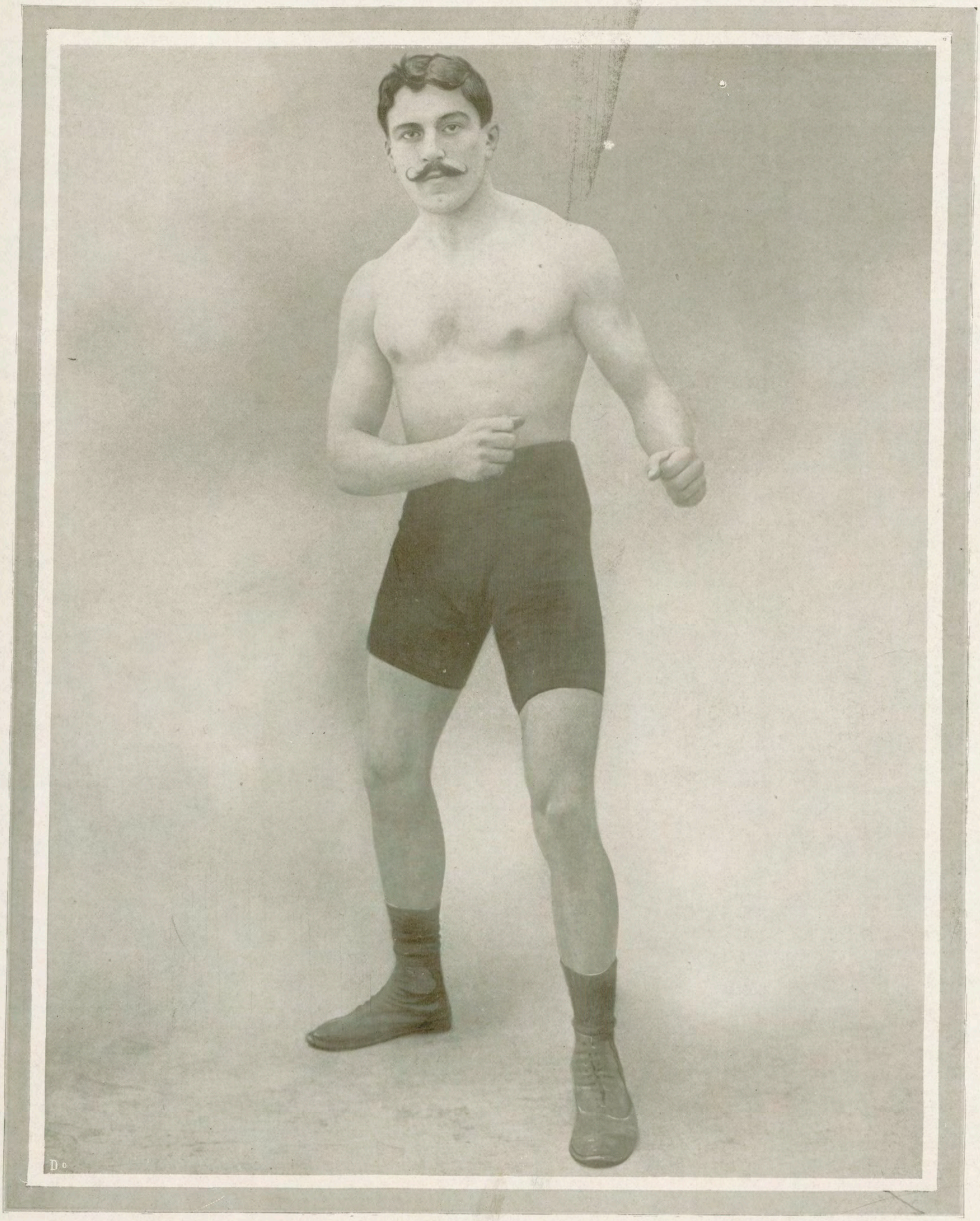
Pour les débutants, pour tous ceux surtout qui s'intéressent à l'automobile sans toutefois pouvoir posséder une voiture, notre excellent collaborateur Charles Faroux a commencé, jeudi dernier, une série de conférences d'automobile. C'est aux usines Darracq que ce premier cours eut lieu. Quatre cents personnes étaient au rendez-vous fixé, et, pendant deux heures, prirent un vif plaisir à écouter le brillant conférencier.

LE TOURISME AU SALON DE BRUXELLES

L'auberge modèle de l'Automobile-Club de Namur et du Luxembourg installée au Salon de Bruxelles.

UN CONCOURS DE MARCHE A SHANGHAI

Récemment a eu lieu à Shanghaï un concours international de marche. Un Français, M. Marges, s'est classé premier ; l'ordre des équipes était le suivant : 1. Français, 2. Anglais, 3. Irlandais.

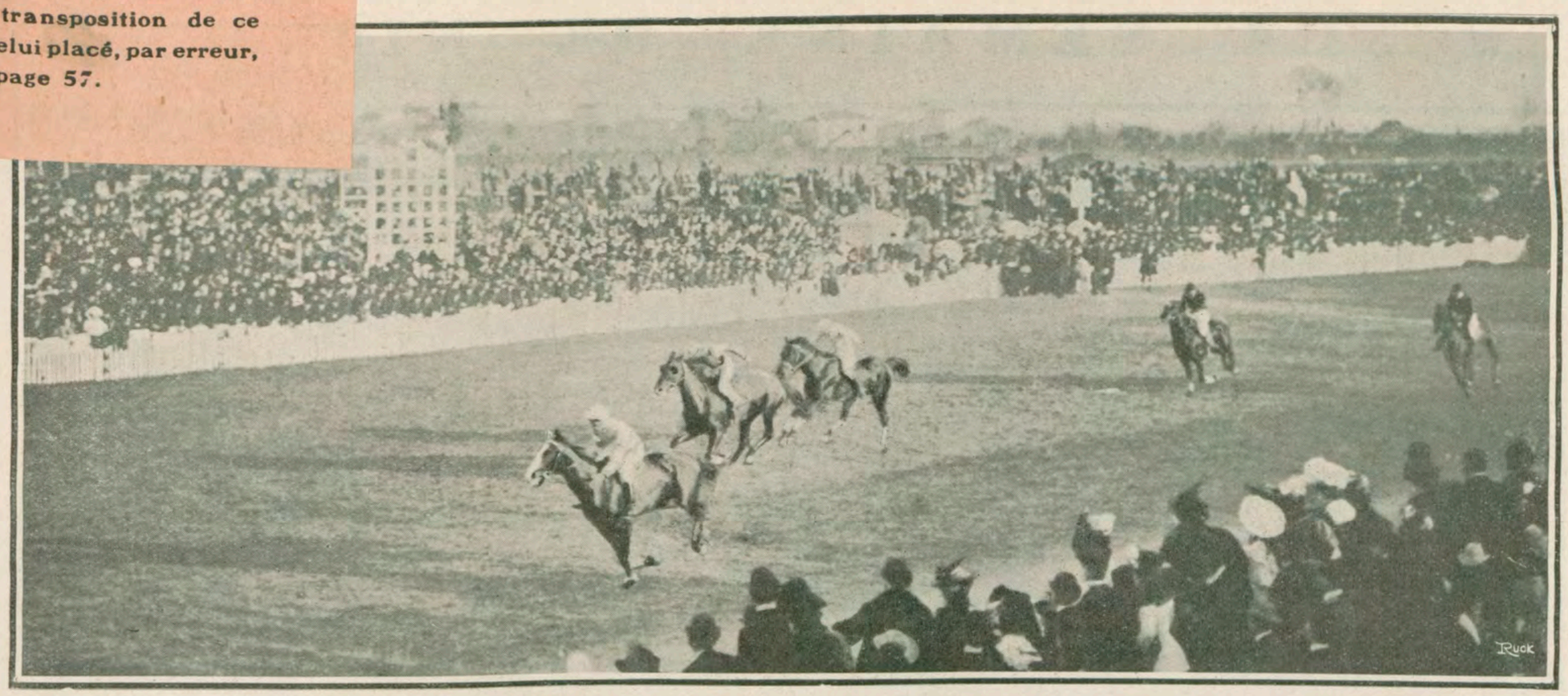


Supplément à la Vie au Grand Air du numéro 384

MARC GAUCHER

Nou
cteu
iché
bas

Nous tenons à signaler à nos cteurs la transposition de ce iché avec celui placé, par erreur, bas de la page 57.



Un virage relevé sur l'hippodrome du Var.

Le relèvement, pour être moins accentué que sur les vélodromes, est, comme on le voit, très sensible. De petits arbustes bordent la piste, pour empêcher les chevaux de s'engager sur les dévers. Le jockey photographié à l'entraînement est Urbain David.

Les Virages relevés sur les Hippodromes

par F. CHARRON

Une idée qui vient d'Amérique ⌀ Plus de bousculades dans les tournants ⌀ Des courses plus régulières. ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Il y a cinq ans, je m'étais rendu en Amérique pour affaires, et j'ai saisi cette occasion pour aller rendre visite aux hippodromes qui avoisinent New-York.

Vous n'ignorez pas qu'en France, en Angleterre et dans la plupart des pays d'Europe, sur les pistes des hippodromes, quelque aigu que soit l'angle des tournants, la piste reste horizontale comme dans les lignes droites. J'avais pu me rendre compte déjà, depuis longtemps, avant même mon voyage en Amérique, de la difficulté que les jockeys éprouvaient pour faire tourner leurs chevaux et de la mauvaise position occupée par ceux-ci, ainsi que des bousculades qui se produisaient dans les tournants, bousculades absolument inévitables, puisque le cheval qui était en tête était souvent rejeté malgré lui et malgré son jockey, en dehors de la corde. Les chevaux qui arrivaient derrière en suivant un arc de cercle un peu plus grand se jetaient sans le vouloir dans les jambes de derrière du premier cheval et lui faisaient des atteintes très graves. Malheureusement, le fait se renouvelait très fréquemment.

Tod Sloan que j'avais souvent interrogé à ce sujet m'avait fort justement répondu que seules les pistes européennes étaient faites d'une façon aussi peu pratique, et qu'en Amérique je serais étonné de voir avec quelle facilité les chevaux prenaient les tournants, sans bousculade aucune, sans aucun effort, et sans crainte d'atteinte pour leurs tendons.

Comme en Amérique. En revenant d'Amérique, j'étais absolument convaincu, puisque j'ai pu essayer moi-même une de ces pistes et que je m'étais rendu compte que, sans aucun effort, le cheval tenait sa place, qu'il pouvait en dépasser un autre sans que le jockey eût à faire de l'acrobatie, que le résultat des courses ne se trouvait pas faussé. Il est pénible de voir sur les hippodromes, à Saint-Cloud notamment, les chevaux finir en éventail et se bousculer comme dans le dernier tournant de l'arrivée de cette piste.

Je cite Saint-Cloud, car c'est une piste dont le sol est excessivement rapide et dont le dernier tournant est certainement un des plus mauvais que je connaisse.

Je fis donc, en revenant d'Amérique, un article sur ce que j'avais vu et principalement sur les tournants relevés.

Premiers essais. ⌀ Les commissaires des Courses de Colombes, — ceci est à leur avantage, — ont été les premiers à faire un essai sur leur piste. Cet essai, quoiqu'ayant été fait d'une façon timide, puisque le relevage est certainement du tiers de ce qu'il aurait dû être théoriquement, a néanmoins donné des résultats immédiats. Ceux qui se rappellent les fins de course à Colombes où la moitié des chevaux finissaient dans les grilles extérieures ont pu se convaincre que depuis l'établissement de cette nouvelle méthode, les apprentis jockeys ainsi que les gentlemen dont je fais partie, finissaient beaucoup mieux le dernier tournant et que les accidents de chevaux surtout étaient beaucoup moins fréquents. C'était donc un premier résultat très satisfaisant. Cette mesure fut étendue au nouvel hippodrome que la Société de Colombes vient d'installer à Polangis, mais là les tournants ont été calculés d'une façon tout à fait théorique par l'ingénieur que j'avais indiqué, qui est du reste l'auteur de la piste de Courbevoie et du Parc des Princes. Malheureusement cette nouvelle piste ne sera ouverte que dans un an. Elle n'a donc pas pu être essayée.

L'hippodrome de Maisons-Laffitte subissait également l'année dernière une transformation radicale des tournants, quoique le relevage des tournants ait un peu effrayé les commissaires et qu'ils aient diminué légèrement la pente, qui leur avait été donnée d'une façon théorique. Là encore les essais n'ont pas été faits d'une façon officielle, à cause du mauvais état de la piste, qui était nouvelle et que les pluies avaient empêché de finir entièrement.

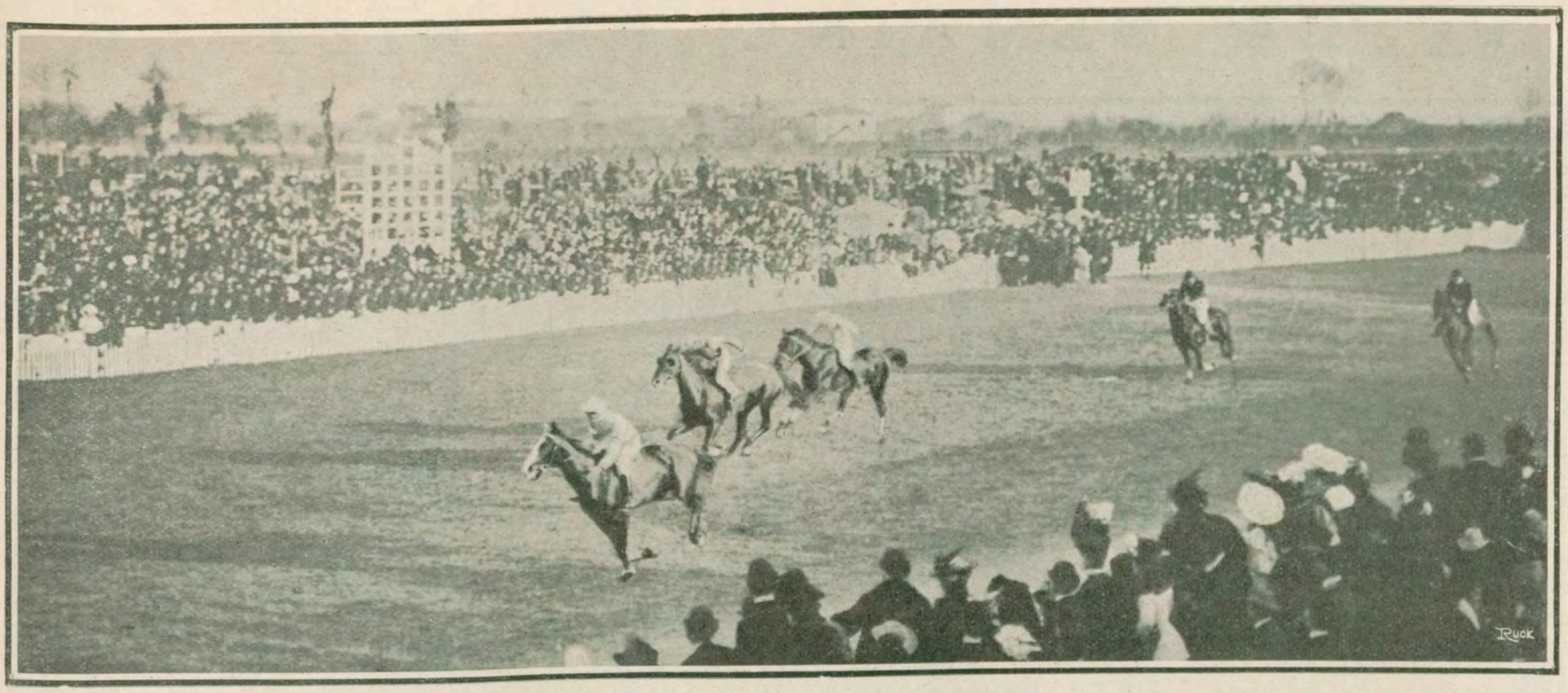
A Nice. Nice, qui possède une piste, comme vous le savez, très exiguë établit les tournants exactement dans les conditions exigées par les lois de la vitesse et de la pesanteur. Le résultat, comme vous avez pu le voir par l'unanimité de la presse, ont été au-delà des espérances. Le nombre des partants a été très grand, il y a eu jusqu'à 12 ou 15 chevaux dans le petit tournant, aucun ralentissement n'a été fait, aucune bousculade ne s'est produite, aucune atteinte ni réclamation n'a eu lieu et je pense que c'est la meilleure réponse aux conservateurs des anciens errements et à ceux qui, à tort certainement, nient le progrès lorsque les résultats en sont si évidents.

L'avantage des virages relevés. J'estime que, lorsque l'on fait du sport, il faut donner aux hommes comme aux chevaux toutes les facilités voulues pour arriver à faire le meilleur temps, car, selon moi la vitesse est le critérium de la valeur. J'ai éprouvé, croyez-le bien, une certaine peine comme sportsman et comme gentleman, à voir un excellent cheval comme Val d'Or tourner sur l'ancien tournant de Maisons-Lafitte. Etant donné son volume et son grand déplacement, ainsi que l'abattage énorme qu'il déploie dans ses foulées, le cheval a été là complètement désorienté. Certainement si, ce jour là, il eût été battu, seul le tournant très aigu de Maisons-Laffitte en eût été la cause, car non seulement le cheval s'est trouvé géné dans un tournant aussi court, mais j'estime qu'il a éprouvé un tel malaise et a été obligé de donner une telle force pour tourner qu'il s'est trouvé complètement désavantagé. Du reste, Colombes, qui est une piste très petite, nous a donné en diverses circonstances l'occasion de justifier ce que j'ai avancé ci-dessus, puisque les petits chevaux très maniables, très vites sur de petites distances ont réussi à battre des chevaux qui leur étaient bien supérieurs comme qualité, seule l'exiguïté de la piste permettait des résultats qui n'étaient certainement pas justes.

Le gros avantage que je trouve au tournant relevé, et vous comprendrez et m'approuverez certainement, est de permettre de faire une piste de 2.000 mètres où n'importe quel cheval peut donner son maximum de force. Du reste, si demain j'étais appelé à faire une piste pour un hippodrome, soyez persuadé que je conserverais cette distance, car l'intérêt primordial qui n'est pas à dédaigner, croyez-le bien, est de permettre de ne pas perdre les chevaux de vue trop longtemps ; de prendre le temps par 500 mètres très facilement, ce qui n'existe sur aucune piste en France, de faire des distances de 1.000, 2.000, 3.000 mètres ou même des distances intermédiaires avec des départs à peu près fixes. Deux mille mètres permettent également une ligne droite assez longue puisque le tournant se fait avec la même vitesse. En outre que lorsque le tournant est relevé vous avez toujours un terrain qni n'est jamais arraché par suite du plan absolument vertical de la jambe du cheval, ce terrain également ne laisse pas séjourner l'eau et si les tournants sont, comme je l'espère, munis d'une lice et non pas de poteaux par barres, comme ceux qui existent sur les hippodromes actuels, il n'y aura plus d'accidents ni aux hommes ni aux chevaux.

Je ne m'étendrai pas plus longtemps pour aujourd'hui, car si vous voulez bien me le permettre, il y aurait encore quelques améliorations très sensibles à apporter aux hippodromes et dont je vous parlerai un peu plus tard.

F. CHARRON.



Un virage relevé sur l'hippodrome du Var.

Le relèvement, pour être moins accentué que sur les vélodromes, est, comme on le voit, très sensible. De petits arbustes bordent la piste, pour empêcher les chevaux de s'engager sur les dévers. Le jockey photographié à l'entraînement est Urbain David.

Les Virages relevés sur les Hippodromes

par F. CHARRON

Une idée qui vient d'Amérique ⸗ Plus de bousculades dans les tournants ⸗ Des courses plus régulières.

Il y a cinq ans, je m'étais rendu en Amérique pour affaires, et j'ai saisi cette occasion pour aller rendre visite aux hippodromes qui avoisinent New-York.

Vous n'ignorez pas qu'en France, en Angleterre et dans la plupart des pays d'Europe, sur les pistes des hippodromes, quelque aigu que soit l'angle des tournants, la piste reste horizontale comme dans les lignes droites. J'avais pu me rendre compte déjà, depuis longtemps, avant même mon voyage en Amérique, de la difficulté que les jockeys éprouvaient pour faire tourner leurs chevaux et de la mauvaise position occupée par ceux-ci, ainsi que des bousculades qui se produisaient dans les tournants, bousculades absolument inévitables, puisque le cheval qui était en tête était souvent rejeté malgré lui et malgré son jockey, en dehors de la corde. Les chevaux qui arrivaient derrière en suivant un arc de cercle un peu plus grand se jetaient sans le vouloir dans les jambes de derrière du premier cheval et lui faisaient des atteintes très graves. Malheureusement, le fait se renouvelait très fréquemment.

Tod Sloan que j'avais souvent interrogé à ce sujet m'avait fort justement répondu que seules les pistes européennes étaient faites d'une façon aussi peu pratique, et qu'en Amérique je serais étonné de voir avec quelle facilité les chevaux prenaient les tournants, sans bousculade aucune, sans aucun effort, et sans crainte d'atteinte pour leurs tendons.

Comme en Amérique. En revenant d'Amérique, j'étais absolument convaincu, puisque j'ai pu essayer moi-même une de ces pistes et que je m'étais rendu compte que, sans aucun effort, le cheval tenait sa place, qu'il pouvait en dépasser un autre sans que le jockey eût à faire de l'acrobatie, que le résultat des courses ne se trouvait pas faussé. Il est pénible de voir sur les hippodromes, à Saint-Cloud notamment, les chevaux finir en éventail et se bousculer comme dans le dernier tournant de l'arrivée de cette piste.

Je cite Saint-Cloud, car c'est une piste dont le sol est excessivement rapide et dont le dernier tournant est certainement un des plus mauvais que je connaisse.

Je fis donc, en revenant d'Amérique, un article sur ce que j'avais vu et principalement sur les tournants relevés.

Premiers essais. Les commissaires des Courses de Colombes, — ceci est à leur avantage, — ont été les premiers à faire un essai sur leur piste. Cet essai, quoiqu'ayant été fait d'une façon timide, puisque le relevage est certainement du tiers de ce qu'il aurait dû être théoriquement, a néanmoins donné des résultats immédiats. Ceux qui se rappellent les fins de course à Colombes où la moitié des chevaux finissaient dans les grilles extérieures ont pu se convaincre que depuis l'établissement de cette nouvelle méthode, les apprentis jockeys ainsi que les gentlemen dont je fais partie, finissaient beaucoup mieux le dernier tournant et que les accidents de chevaux surtout étaient beaucoup moins fréquents. C'était donc un premier résultat très satisfaisant. Cette mesure fut étendue au nouvel hippodrome que la Société de Colombes vient d'installer à Polangis, mais là les tournants ont été calculés d'une façon tout à fait théorique par l'ingénieur que j'avais indiqué, qui est du reste l'auteur de la piste de Courbevoie et du Parc des Princes. Malheureusement cette nouvelle piste ne sera ouverte que dans un an. Elle n'a donc pas pu être essayée.

L'hippodrome de Maisons-Laffitte subissait également l'année dernière une transformation radicale des tournants, quoique le relevage des tournants ait un peu effrayé les commissaires et qu'ils aient diminué légèrement la pente, qui leur avait été donnée d'une façon théorique. Là encore les essais n'ont pas été faits d'une façon officielle, à cause du mauvais état de la piste, qui était nouvelle et que les pluies avaient empêché de finir entièrement.

A Nice. Nice, qui possède une piste, comme vous le savez, très exiguë établit les tournants exactement dans les conditions exigées par les lois de la vitesse et de la pesanteur. Le résultat, comme vous avez pu le voir par l'unanimité de la presse, ont été au-delà des espérances. Le nombre des partants a été très grand, il y a eu jusqu'à 12 ou 15 chevaux dans le petit tournant, aucun ralentissement n'a été fait, aucune bousculade ne s'est produite, aucune atteinte ni réclamation n'a eu lieu et je pense que c'est la meilleure réponse aux conservateurs des anciens errements et à ceux qui, à tort certainement, nient le progrès lorsque les résultats en sont si évidents.

L'avantage des virages relevés. J'estime que, lorsque l'on fait du sport, il faut donner aux hommes comme aux chevaux toutes les facilités voulues pour arriver à faire le meilleur temps, car, selon moi la vitesse est le critérium de la valeur. J'ai éprouvé, croyez-le bien, une certaine peine comme sportsman et comme gentleman, à voir un excellent cheval comme Val d'Or tourner sur l'ancien tournant de Maisons-Lafitte. Etant donné son volume et son grand déplacement, ainsi que l'abattage énorme qu'il déploie dans ses foulées, le cheval a été là complètement désorienté. Certainement si, ce jour là, il eût été battu, seul le tournant très aigu de Maisons-Laffitte en eût été la cause, car non seulement le cheval s'est trouvé géné dans un tournant aussi court, mais j'estime qu'il a éprouvé un tel malaise et a été obligé de donner une telle force pour tourner qu'il s'est trouvé complètement désavantagé. Du reste, Colombes, qui est une piste très petite, nous a donné en diverses circonstances l'occasion de justifier ce que j'ai avancé ci-dessus, puisque les petits chevaux très maniables, très vites sur de petites distances ont réussi à battre des chevaux qui leur étaient bien supérieurs comme qualité, seule l'exiguïté de la piste permettait des résultats qui n'étaient certainement pas justes.

Le gros avantage que je trouve au tournant relevé, et vous comprendrez et m'approuverez certainement, est de permettre de faire une piste de 2.000 mètres où n'importe quel cheval peut donner son maximum de force. Du reste, si demain j'étais appelé à faire une piste pour un hippodrome, soyez persuadé que je conserverais cette distance, car l'intérêt primordial qui n'est pas à dédaigner, croyez-le bien, est de permettre de ne pas perdre les chevaux de vue trop longtemps ; de prendre le temps par 500 mètres très facilement, ce qui n'existe sur aucune piste en France, de faire des distances de 1.000, 2.000, 3.000 mètres ou même des distances intermédiaires avec des départs à peu près fixes. Deux mille mètres permettent également une ligne droite assez longue puisque le tournant se fait avec la même vitesse. En outre que lorsque le tournant est relevé vous avez toujours un terrain qui n'est jamais arraché par suite du plan absolument vertical de la jambe du cheval, ce terrain également ne laisse pas séjourner l'eau et si les tournants sont, comme je l'espère, munis d'une lice et non pas de poteaux par barres, comme ceux qui existent sur les hippodromes actuels, il n'y aura plus d'accidents ni aux hommes ni aux chevaux.

Je ne m'étendrai pas plus longtemps pour aujourd'hui, car si vous voulez bien me le permettre, il y aurait encore quelques améliorations très sensibles à apporter aux hippodromes et dont je vous parlerai un peu plus tard.

F. Charron.

adjugé le Prix des Citronniers.

Les chevaux de classe se sont très bien comportés, et on vit Saintain, l'ancien cheval de M. Caillault, faire triompher les couleurs de M. Liénart; Grand-Duc, qui fut également à M. Caillault, gagner le Prix du Conseil général pour le vicomte de Fontarce; Kargot, l'ancien cheval de M. Fouchard, aujourd'hui à M. Stern, enlever le Prix de la Méditerranée.

Quant à la grande épreuve, aux 100.000 francs du Grand-Prix, c'est au vieux routier de M. Fishoff, Dandolo, qu'il est revenu. Ce Grand Prix fut, du reste, superbe : il avait réuni vingt-quatre concurrents, dont un cheval autrichien, Nugommorv, au comte de Trauttmansdorff. L'épreuve aurait peut-être présenté encore plus d'intérêt sans trois accidents : en se rendant au poteau de départ, Vaillant III désarçonnait son jockey et, débridé, ne pouvait être repris à temps pour se présenter au départ; Nugommorv — qui allait très bien — est tombé au bull-finsh, et Fragilité, qui venait de gagner le Prix des Vétérans, est tombée sur le plat, dans le tournant de la mer. Dandolo se trouvait débarrassé de redoutables adversaires. Cependant, il n'a gagné que d'une courte encolure, ayant trouvé chez Moulin Neuf, à M. E. Balsan, et Etiennette II, à M. de Romanet, une très belle résistance. Bien qu'il n'y eût, à proprement parler, aucun favori dans le Grand Prix, on pouvait compter un peu sur le vainqueur de l'an dernier, Le Matin, à M. Ch. Liénart; au milieu du parcours, Le Matin a fléchi. Quant à Violon II, la piste de Nice ne lui est pas favorable; il n'a, du reste, jamais été heureux sur l'hippodrome du Var. Dandolo — quel dommage que ce soit un hongre ! — semble avoir retrouvé sa forme du grand steeple. Sexe à part, le fils de Yellow et la Dame-Blanche est certainement un de nos meilleurs steeple-chasers. Il a ses jours, comme beaucoup de chevaux : mais, lorsqu'il est dans un de ses bons jours, je ne vois guère de chevaux, parmi les vieux comme parmi les jeunes, qui puissent le battre, aussi bien sur la piste d'Auteuil que sur celle de Nice.

FRANC-PICARD.

Le saut de la dernière haie dans le Grand Prix.

Dandolo, à M. Fishoff, et Moulin Neuf, à M. Balsan, sautèrent la dernière haie ensemble. Ce n'est que sur le poteau que le fils de Yellow a pu prendre une courte encolure sur le fils de Gulliver.

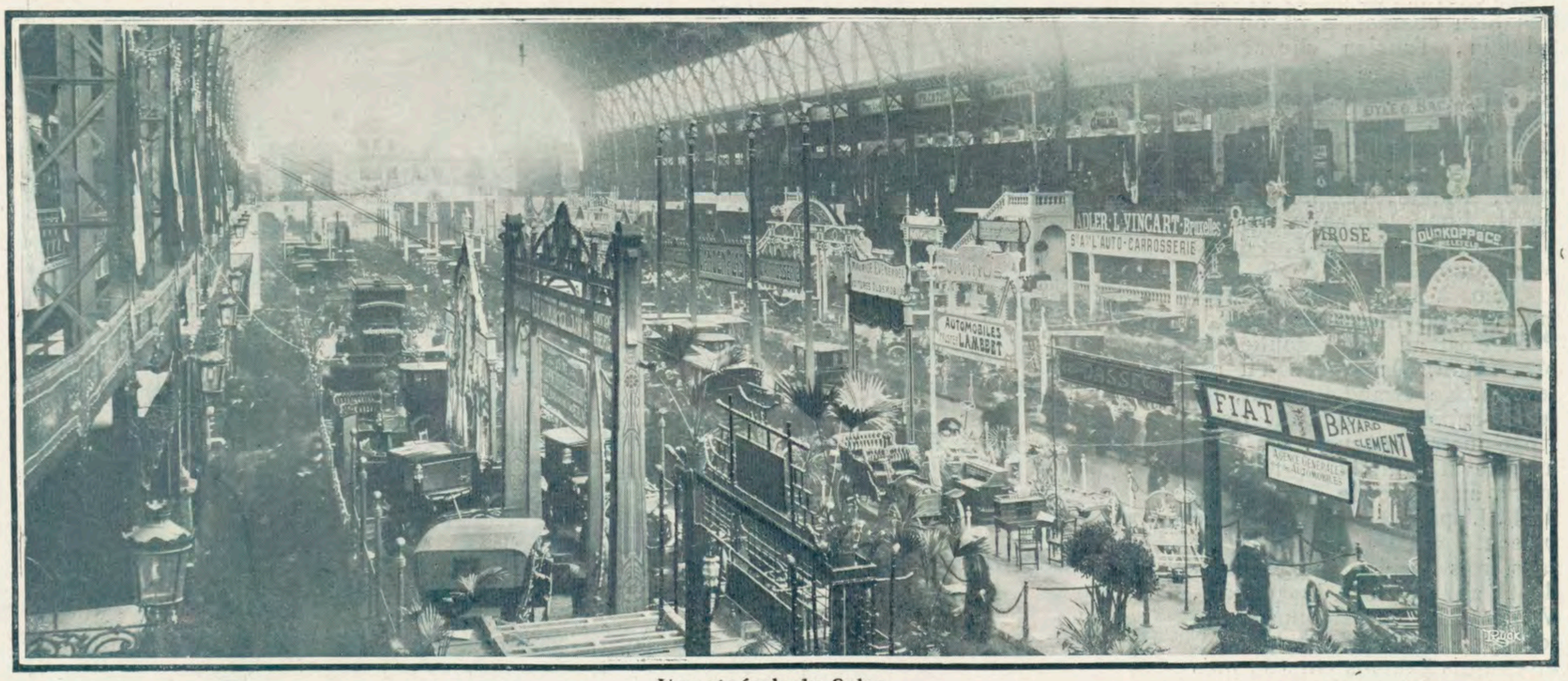
Après la victoire.

Comme lors de ses précédentes et très brillantes victoires, Dandolo n'a pas l'air d'avoir couvert 5.000 mètres; il est calme, et son état de préparation fait le plus grand honneur à son entraîneur, N. Davis.

Le Prix des Alpes-Maritimes (course de haies handicap, 4.000 fr., 2.800 m.).

L'arrivée fut très disputée. Spite, à M. Archdeacon, montée par Urbain David, qui tenait la tête, a résisté à une bonne attaque d'Idealine, à M. L. Merino, montée par Burgoyne et de Delta, à M. de Viguerie, monté par F. Monk.

LE SALON DE BRUXELLES



Vue générale du Salon.

Le Salon de Bruxelles, s'il n'a pas égalé en splendeur celui de Paris, est du moins une manifestation frappante de l'état de prospérité actuel de l'industrie belge.

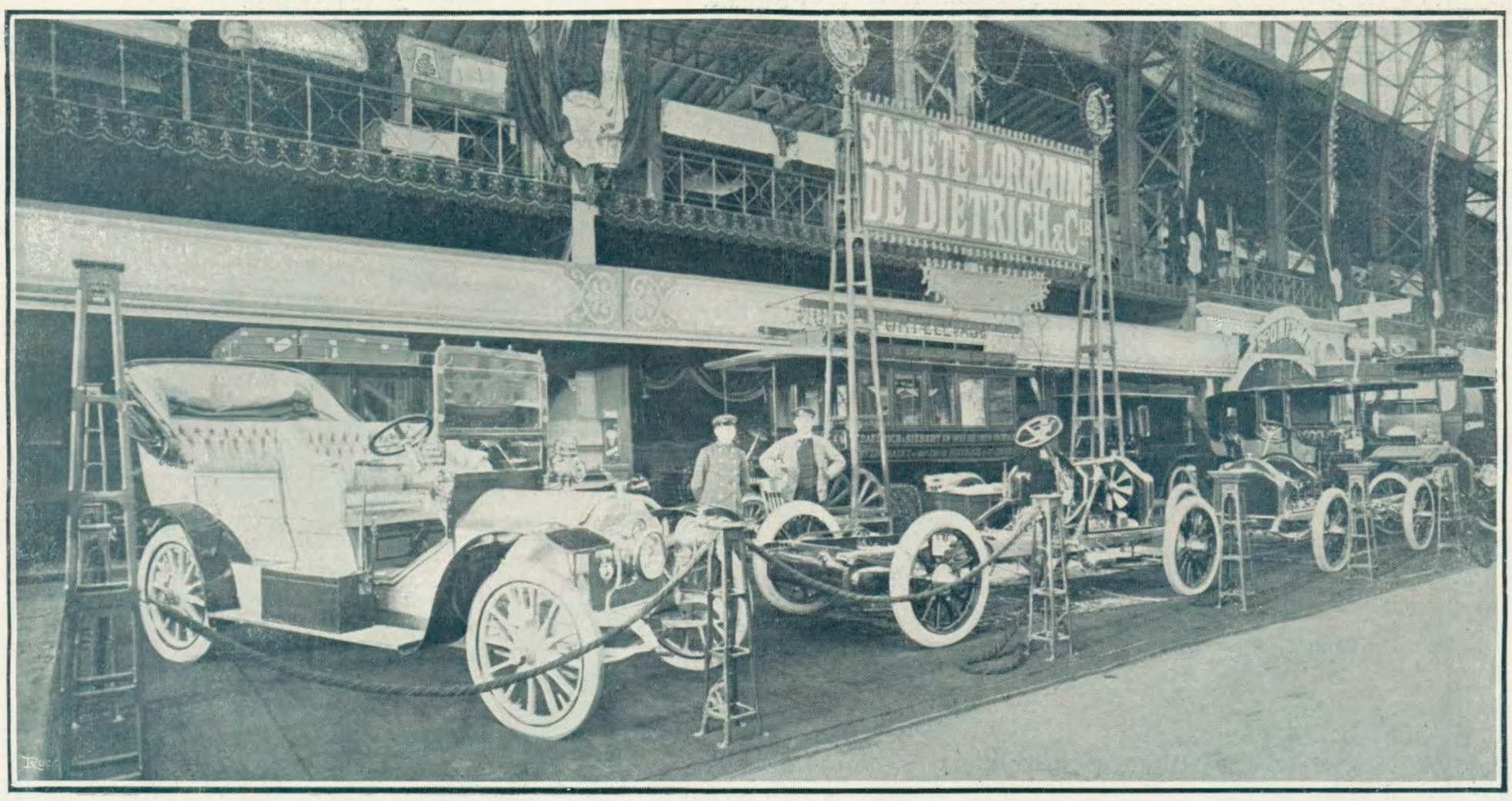
Le Salon qui vient de s'ouvrir à Bruxelles a présenté de l'intérêt, même après le Salon de Paris.

Après le succès sans précédent obtenu par le Salon automobile de Paris, on aurait pu croire que le Salon de Bruxelles, ouvert au palais du Cinquantenaire un mois après, serait un peu terne et sans grand intérêt.

Il n'en a rien été, et les maisons françaises comme les maisons belges ont rivalisé pour présenter à la clientèle des châssis impeccables. Quelques maisons de Paris ont pris part à cette exposition, ainsi que les meilleures marques allemandes.

Ce serait exagérer que d'affirmer qu'il y a des nombreuses nouveautés, la plupart nous ont été présentées le mois dernier et, si quelques maisons belges ont essayé d'établir de nouvelles mises en marche automatiques, on peut dire qu'elles ne sont pas encore tout à fait au point ; ce sera, croyons-nous, la grosse nouveauté du prochain Salon.

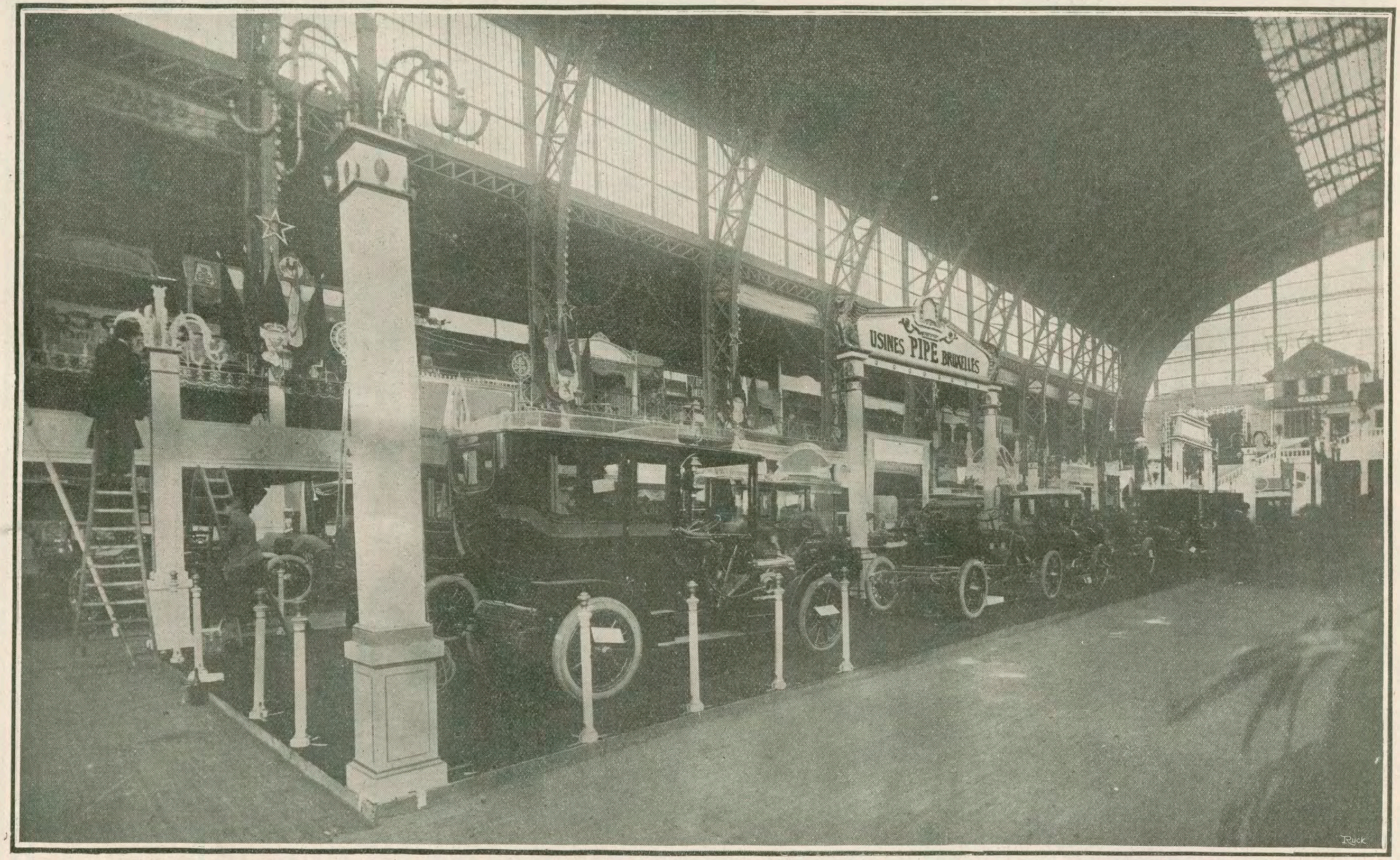
Les constructeurs belges, comme les nôtres, surtout les petites maisons qui n'ont point de gros capitaux, s'appliquent à la construction de petites voitures, et déjà ils ont établi certains modèles qui feront merveille sur les routes pas toujours exellentes du royaume de Sa Majesté Léopold. Les deux cylindres semblent dominer, les transmissions sont simples et l'allumage pratique ; les organes sont à la portée du conducteur et on peut les atteindre sans être obligé de démonter un grand nombre de pièces.



Société lorraine des établissements De Dietrich et Cie.

Dans un des stands les plus visités et des mieux composés, la célèbre maison de Lunéville offre à l'admiration des connaisseurs, à côté de deux châssis de 40 et 12 HP, un double phaéton, un landaulet, des voitures de livraison et un grand omnibus. Le fini de la construction de ces véhicules attire l'attention de tous les visiteurs et tous s'accordent à reconnaître qu'il est difficile de mieux faire ; aussi nombreux sont les ordres qu'enregistrent chaque jour les agents de cette maison de tout premier ordre.

LE SALON DE BRUXELLES



STAND DE LA COMPAGNIE BELGE DE CONSTRUCTION D'AUTOMOBILES USINES PIPE.

La grande maison belge a une exposition digne d'elle, et parmi les nombreuses voitures et châssis exposés, on remarque surtout deux splendides châssis dont l'un de 50 HP et l'autre de 28 HP, comprenant les derniers perfectionnements de 1906. Trois limousines des plus confortables, un double phaéton, ainsi que deux 3/4 très admirés. Nous avons déjà donné, dans le numéro de Noël, la description technique des nouveaux modèles, et de l'intéressant groupe pour bateaux que construisent les usines Pipe.

M. Goldschmidt, directeur des usines Pipe.

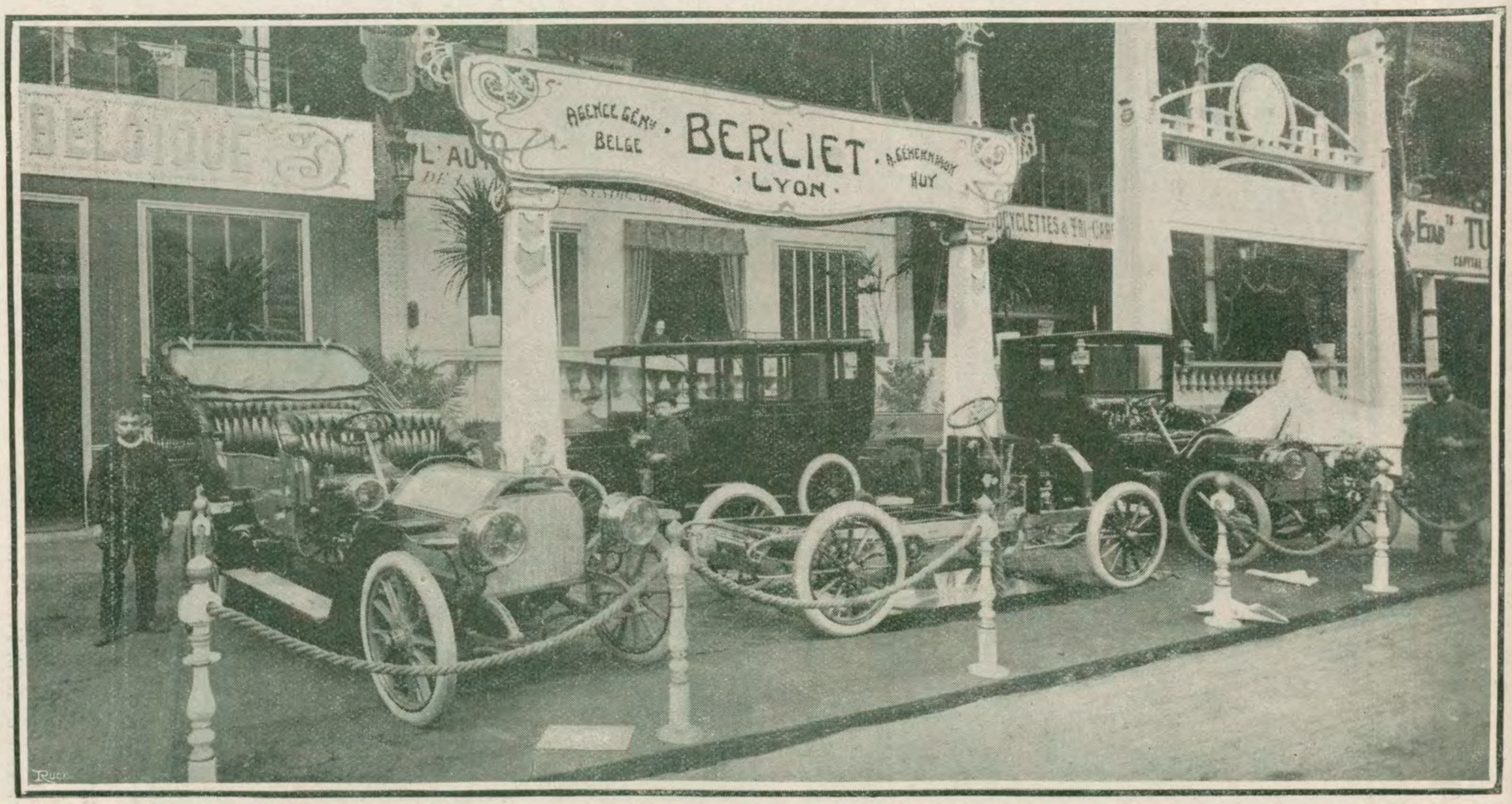
Il faut remarquer aussi que nos voisins ont fait dans la carrosserie des progrès incontestables. La limousine et le landaulet dominent, et la fameuse carrosserie *Roi des Belges*, qui détint si longtemps un succès justifié, paraît n'être plus si demandée par les clients. D'ailleurs, les voitures couvertes dominent et le côté pratique de la voiture de tourisme s'accentue de jour en jour.

Le public qui fréquente l'exposition du Palais du Cinquantenaire passe de longues heures au stand des pneumatiques et discute les mérites divers des principaux bandages ; à la vérité les grandes maisons fournissent des enveloppes presque parfaites, mais le poids toujours grandissant des carrosseries les oblige chaque année à faire plus solide, plus lourd et par conséquent plus cher.

Les roues élastiques commencent à attirer l'attention des connaisseurs ; ce qu'on nous offre, d'ailleurs, n'est pas encore parfait, mais il est probable que la saison prochaine verra sortir des modèles de roues élastiques que des courses et des concours vont rendre plus rationnelles et surtout plus solides.

D'ailleurs, pourquoi ne pas l'avouer ? les constructeurs sont assez partisans d'organiser l'an prochain un Salon européen qui permettra d'exposer en une seule fois toutes les productions européennes de l'année. Les quatre principaux Salons : ceux de Londres, de Paris, de Bruxelles et de Berlin, qui se tiennent du 1er décembre au mois de février. comportent les mêmes châssis et les mêmes modèles, mais seuls, ils obligent les constructeurs à des frais considérables qui augmentent les prix de revient.

Les agents qui suivent les quatre Salons pourraient faire leurs achats dans la ville où se tiendrait l'unique Salon annuel ; de plus, tous les constructeurs tiendraient à exposer et pourraient ainsi gagner une clientèle nouvelle à l'étranger.



Le stand Berliet.

La célèbre maison lyonnaise retrouve à Bruxelles le succès qu'elle a remporté à Paris, où lui fut attribuée une médaille d'or pour l'élégance et le fini de sa construction tout à fait hors pair.

Tous les visiteurs veulent voir de près les modèles exposés, qui sont nombreux et parmi lesquels on admire, avec le châssis de 22 HP, un double phaéton, une limousine de 60 HP et un landaulet. On sait qu'en 1905 la Berliet a été constamment victorieuse dans tous les concours auxquels elle a pris part, aussi bien dans les épreuves d'endurance que dans celles de vitesses. Rappelons qu'elle détient le record de la consommation.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous ne saurions mieux faire que de commencer cette nouvelle année en venant offrir à tous nos lecteurs nos vœux les meilleurs et les plus sincères pour 1906.

Un devoir qui nous est agréable à remplir est de remercier ici tous ceux qui, en 1905, nous ont prêté l'appui de leurs encouragements, de leurs conseils ou de leurs critiques. Notre tâche serait ingrate si nous ne savions, par avance, pouvoir compter sur la bonne volonté de tous pour nous la faciliter.

Parler sans cesse ainsi des pneumatiques pourrait devenir fastidieux et monotone, si nos lecteurs ne se faisaient, à l'occasion, nos collaborateurs volontaires, ne nous soumettaient pas les idées qu'ils croient bonnes, les sujets qu'ils désireraient nous voir aborder.

La détérioration prématurée d'une chambre à air provient très souvent d'un montage défectueux ou d'un mauvais assemblage des objets destinés à constituer le pneu complet.

La détérioration la plus fréquente est due au « pincement » de la chambre à air entre les deux tringles de l'enveloppe. En effet, sur des chambres à air ayant parfois très peu d'usage, on remarque une série longitudinale de petites boursouflures ou « pinçons » sur la partie de la chambre corresoondant à « l'intérieur » de la jante.

Cette détérioration ne provient nullement, comme on pourrait le supposer, d'un défaut de confection, mais « seulement », comme nous le disons plus haut, d'un mauvais montage, c'est-à-dire que la jante employée est trop profonde et que les tringles de enveloppe, se trouvant trop courtes pour elles, « se placent mal ».

La chambre à air en place, quand le pneu est gonflé, est obligée de toucher le fond de la jante. Par suite de cette position, elle prend forcément une forme allongée dans le sens de sa largeur et se trouve prise en partie entre les deux tringles de l'enveloppe dont la place normale doit être à « demi-profondeur » de la jante.

Ces tringles n'ont pas une stabilité complète et, par suite du roulement, se resserrent parfois à se toucher, pinçant entre elles la chambre sur une partie de sa longueur et souvent même sur sa longueur entière.

Pour éviter ce désagrément, nous recommandons l'emploi de nos nouveaux rubans protecteurs « ronds », dits « mèche do lampe » qui ont pour résultat » de protéger la chambre à air en l'obligeant à prendre une forme plus normale.

Nous conseillons, pour effectuer un bon montage du pneu avec ce nouveau ruban protecteur rond, surtout dans les petites grosseurs de 25, 28, 32 et 35, de monter premièrement sur la jante nue le premier côté de l'enveloppe ; placer ensuite le ruban en ayant soin de le monter en adaptant d'abord à sa place la partie percée et destinée au passage de la valve et en terminant par la partie opposée.

MICHELIN et Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. Le Gérant : JARRIGE.